



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 31/12/2015

(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: 005058305

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

PAOLO POLLI

Vice Presidente

SARA CUMAR

Consiglieri

ARMANDO QUERIN

MAURO VAGAGGINI

BARBARA ZILLI

COLLEGIO DEI SINDACI

Presidente

STEFANO BASSO

MAURO CANDOTTI

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	pag.	1
Nota Integrativa	pag.	9
Variazioni di Bilancio.....	pag.	67
Indici di bilancio.....	pag.	73
Rendiconto Finanziario.....	pag.	83
Relazione sulla gestione	pag.	89

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 31/12/2015

Stato Patrimoniale Attivo

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti			
Parte da richiamare			
Parte richiamata			
<i>Totale crediti verso soci per versamenti ancora dovuti (A)</i>			
B) Immobilizzazioni			
I - Immobilizzazioni immateriali			
1) Costi di impianto e di ampliamento			
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicit�			
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno			
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		24.808	28.623
5) Avviamento			
6) Immobilizzazioni in corso e acconti		3.680	3.680
7) Altre		66.452	133.527
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>		94.940	165.830
II - Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati		4.755.641	5.065.023
2) Impianti e macchinario		159.639	206.162
3) Attrezzature industriali e commerciali		127.510	157.281
4) Altri beni		6.369.405	6.420.021
5) Immobilizzazioni in corso e acconti		70.002	46.482
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>		11.482.197	11.894.969
III - Immobilizzazioni finanziarie			

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
1) Partecipazioni in			
a) imprese controllate			
b) imprese collegate		25.047	25.047
c) imprese controllanti			
d) altre imprese		1.944.703	1.944.703
Totale partecipazioni		1.969.750	1.969.750
2) Crediti			
a) verso imprese controllate			
b) verso imprese collegate			
c) verso controllanti			
d) verso altri		205.355	177.852
esigibili entro l'esercizio successivo			
esigibili oltre l'esercizio successivo		205.355	177.852
Totale crediti		205.355	177.852
3) Altri titoli			
4) Azioni proprie			
Totale immobilizzazioni finanziarie		2.175.105	2.147.602
Totale immobilizzazioni (B)		13.752.242	14.208.401
C) Attivo circolante			
I - Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		418.959	436.346
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati			
3) Lavori in corso su ordinazione			
4) Prodotti finiti e merci			
5) Acconti			
Totale rimanenze		418.959	436.346
II - Crediti			
1) verso clienti		2.411.887	2.201.655
esigibili entro l'esercizio successivo		2.411.887	2.201.655
esigibili oltre l'esercizio successivo			
2) verso imprese controllate			
3) verso imprese collegate		15.292	15.292
esigibili entro l'esercizio successivo		15.292	15.292
esigibili oltre l'esercizio successivo			
4) verso controllanti			
4-bis) Crediti tributari		3.160.524	2.833.207
esigibili entro l'esercizio successivo		1.217.720	843.136

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.942.804	1.990.071
4-ter) Imposte anticipate		60.937	195.258
esigibili entro l'esercizio successivo		35.943	156.624
esigibili oltre l'esercizio successivo		24.994	38.634
5) verso altri		487.664	596.783
esigibili entro l'esercizio successivo		487.664	596.783
esigibili oltre l'esercizio successivo			
Totale crediti		6.136.304	5.842.195
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1) Partecipazioni in imprese controllate			
2) Partecipazioni in imprese collegate			
3) Partecipazioni in imprese controllanti			
4) Altre partecipazioni			
5) Azioni proprie			
6) Altri titoli			500.000
Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			500.000
IV - Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali		22.323.985	19.986.676
2) Assegni			
3) Danaro e valori in cassa		19.164	18.731
Totale disponibilità liquide		22.343.149	20.005.407
Totale attivo circolante (C)		28.898.412	26.783.948
D) Ratei e risconti			
Disaggio su prestiti			
Ratei e risconti attivi		30.997	33.411
Totale ratei e risconti (D)		30.997	33.411
Totale attivo		42.681.651	41.025.760

Stato Patrimoniale Passivo

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
A) Patrimonio netto		35.603.912	32.930.777
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
V - Riserve statutarie			
VII - Altre riserve, distintamente indicate			
Riserva straordinaria o facoltativa		21.908.408	20.158.103
Varie altre riserve		1	(1)
<i>Totale altre riserve</i>		<i>21.908.409</i>	<i>20.158.102</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio			
Utile (perdita) dell'esercizio		4.173.133	3.250.305
<i>Utile (perdita) residua</i>		<i>4.173.133</i>	<i>3.250.305</i>
Totale patrimonio netto		35.603.912	32.930.777
B) Fondi per rischi e oneri			
1) per trattamento di quiescenza e obblighi simili			
2) per imposte, anche differite			
3) altri		641.149	1.079.004
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>		<i>641.149</i>	<i>1.079.004</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		2.212.059	2.417.399
D) Debiti			
1) obbligazioni			
2) obbligazioni convertibili			
3) Debiti verso soci per finanziamenti			
4) Debiti verso banche		1.074.703	1.461.405
esigibili entro l'esercizio successivo		411.080	387.206
esigibili oltre l'esercizio successivo		663.623	1.074.199
5) Debiti verso altri finanziatori			
6) Acconti			64
esigibili entro l'esercizio successivo			64
7) Debiti verso fornitori		846.698	947.570
esigibili entro l'esercizio successivo		846.698	947.570
esigibili oltre l'esercizio successivo			

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
8) Debiti rappresentati da titoli di credito			
9) Debiti verso imprese controllate			
10) Debiti verso imprese collegate			
11) Debiti verso controllanti		2.013	2.032
esigibili entro l'esercizio successivo		2.013	2.032
esigibili oltre l'esercizio successivo			
12) Debiti tributari		382.841	307.810
esigibili entro l'esercizio successivo		382.841	307.810
esigibili oltre l'esercizio successivo			
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		404.591	384.801
esigibili entro l'esercizio successivo		404.591	384.801
esigibili oltre l'esercizio successivo			
14) Altri debiti		820.962	763.474
esigibili entro l'esercizio successivo		820.962	763.474
esigibili oltre l'esercizio successivo			
Totale debiti		3.531.808	3.867.156
E) Ratei e risconti			
Aggio su prestiti			
Ratei e risconti passivi		692.723	731.424
Totale ratei e risconti		692.723	731.424
Totale passivo		42.681.651	41.025.760

Conti d'ordine

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
Conti d'ordine			
Rischi assunti dall'impresa			
Fideiussioni ad altre imprese		(2.176.794)	(2.172.343)
Totale conti d'ordine		(2.176.794)	(2.172.343)

Conto Economico

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
A) Valore della produzione			
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni		20.127.370	19.884.249
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti			
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione			
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni			
5) Altri ricavi e proventi			
Contributi in conto esercizio		1.047.321	790.054
Altri		1.397.608	1.003.251
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>		<i>2.444.929</i>	<i>1.793.305</i>
<i>Totale valore della produzione</i>		<i>22.572.299</i>	<i>21.677.554</i>
B) Costi della produzione			
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		3.078.383	3.386.266
7) per servizi		1.840.749	1.823.327
8) per godimento di beni di terzi		485.666	429.642
9) per il personale			
a) Salari e stipendi		6.672.627	6.443.897
b) Oneri sociali		1.936.883	1.920.452
c) Trattamento di fine rapporto		509.992	477.820
d) Trattamento di quiescenza e simili			
e) Altri costi		198.831	244.591
<i>Totale costi per il personale</i>		<i>9.318.333</i>	<i>9.086.760</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni			
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		82.273	86.653
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali		2.135.724	2.161.717
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
d) Svalutazioni crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide		7.433	7.200
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>		<i>2.225.430</i>	<i>2.255.570</i>
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		17.388	(19.612)
12) Accantonamenti per rischi		4.387	78.476
13) Altri accantonamenti			113.750
14) Oneri diversi di gestione		263.920	220.260
<i>Totale costi della produzione</i>		<i>17.234.256</i>	<i>17.374.439</i>
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		5.338.043	4.303.115

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
C) Proventi e oneri finanziari			
15) Proventi da partecipazioni			
da imprese controllate			
da imprese collegate			
altri		80.575	89.528
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>		80.575	89.528
16) Altri proventi finanziari			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
<i>Totale proventi finanziari da crediti iscritti nelle immobilizzazioni</i>			
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni			
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		15.888	48.154
d) Proventi diversi dai precedenti			
da imprese controllate			
da imprese collegate			
da imprese controllanti			
altri		335.700	580.613
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>		335.700	580.613
<i>Totale altri proventi finanziari</i>		351.588	628.767
17) Interessi ed altri oneri finanziari			
a imprese controllate			
a imprese collegate			
a imprese controllanti			
altri		56.165	75.546
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>		56.165	75.546
17-bis) Utili e perdite su cambi			
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>		375.998	642.749
D) Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni			
19) Svalutazioni			
<i>Totale delle rettifiche di valore di attività finanziarie (18-19)</i>			
E) Proventi e oneri straordinari			
20) Proventi			
Plusvalenze da alienazione i cui ricavi non sono iscrivibili al n.5			
Altri			
<i>Totale proventi</i>			
21) Oneri			
Minusvalenze da alienazione i cui effetti contabili non sono iscrivibili al n.14			

	Parziali 2015	Totali 2015	Esercizio 2014
Imposte relative a esercizi precedenti			
Altri			40.365
<i>Totale oneri</i>			40.365
<i>Totale delle partite straordinarie (20-21)</i>			(40.365)
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D+-E)		5.714.041	4.905.499
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
Imposte correnti		1.422.044	1.675.720
Imposte differite			
Imposte anticipate		(118.864)	20.526
Proventi (oneri) da adesione al regime di consolidato fiscale/trasparenza fiscale			
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>		<i>1.540.908</i>	<i>1.655.194</i>
23) Utile (perdita) dell'esercizio		4.173.133	3.250.305

Il Bilancio sopra riportato è vero e reale e corrisponde alle scritture contabili.

Gorizia, 24/03/2016

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 al 31/12/2015

Introduzione alla Nota integrativa

Signori Soci, la presente Nota Integrativa costituisce parte integrante del Bilancio al 31/12/2015.

Il Bilancio risulta conforme a quanto previsto dagli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile, ai principi contabili nazionali ed alle interpretazioni fornite 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.

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

Si precisa che nel formulare il presente bilancio è stata osservata la normativa vigente, adottando corretti principi contabili e 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.

Più precisamente:

- la valutazione delle voci di bilancio è stata effettuata nella prospettiva di continuazione della società;
- si è seguito scrupolosamente il principio della prudenza ed a bilancio sono stati iscritti solo utili realizzati alla data di chiusura dell'esercizio, mentre si è tenuto conto dei rischi e delle perdite di competenza anche se conosciuti successivamente alla chiusura;
- si è tenuto conto, in ossequio al principio della competenza economica, dei proventi e degli oneri di competenza del periodo cui si riferisce il bilancio, indipendentemente dalla data di incasso o del pagamento;
- gli elementi eterogenei ricompresi nelle singole voci sono stati valutati separatamente;
- i criteri di valutazione di cui all'art. 2426 del C.C. sono stati scrupolosamente osservati.

Inoltre:

- la società non ha effettuato alcun raggruppamento di voci precedute da numeri arabi, come facoltativamente previsto dall'art. 2423 C.C.;
- non esistono elementi dell'attivo o del passivo che ricadono sotto più voci dello schema di bilancio;
- a tutt'oggi non si è reso necessario operare alcun disinquinamento da interferenze di carattere fiscale in quanto la società in passato non ha effettuato accantonamenti o rettifiche di valore esclusivamente in applicazione di norme tributarie;
- ai sensi dell'art. 2423 ter C.C. si precisa che tutte le voci di bilancio dell'esercizio precedente risultano comparabili con quelle dell'esercizio a cui il presente bilancio si riferisce e non si è reso quindi necessario alcun adattamento delle voci dell'esercizio precedente.

I criteri applicati nella valutazione delle voci del bilancio e nelle rettifiche di valore, conformemente a quanto disposto dal Codice Civile, sono i seguenti:

Criteri di valutazione

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni Immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite dai software in licenza d'uso, dalle spese sostenute per la realizzazione del sito internet, dalle spese relative alla realizzazione del sistema operativo aziendale e alla realizzazione dei progetti "Rebus", "Samco" ed "Evasione tariffaria", dai costi sostenuti per la riorganizzazione del trasporto pubblico nel Monfalconese e nel Goriziano, 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 dei diritti di superficie, ormai interamente ammortizzati, e delle migliorie su beni di terzi per i quali l'ammortamento è avvenuto, ove possibile, considerando la durata residua del diritto all'utilizzo degli stessi.

Immobilizzazioni Materiali

Le immobilizzazioni materiali, diverse dal materiale rotabile, sono state valutate al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori direttamente imputabili alle stesse.

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 2015 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, ed in ultimo, fino al 31.12.2016, in attesa dell'effettivo inizio dei servizi TPL da aggiudicarsi.

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, risulta 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.

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 31.12.2014;

- crediti 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;

- 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.

Attivo circolante

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.

Crediti

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

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.

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 Nicolini.

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 31.12.2015. 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 2015 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.

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.

Disponibilità liquide - Debiti

Le disponibilità liquide, costituite da conti correnti, da conti di deposito bancari attivi, dal conto corrente postale, dalla cassa economale, dalla cassa corrispettivi e dalla cassa emettitrici, sono state iscritte a bilancio al valore nominale, così come i debiti a breve e medio termine.

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.

Fondi per rischi e oneri: Altri fondi

I fondi rischi iscritti alla voce B.3 - Altri fondi - del passivo, sono formati da diversi accantonamenti per spese e rischi che vengono elencati in dettaglio al punto intitolato "Variazione consistenza fondi" della presente nota integrativa. 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.

L'accantonamento effettuato per l'esercizio 2015 agli "*Altri fondi per rischi ed oneri*" riguarda principalmente le spese relative ad alcune utenze per le quali non è pervenuta alla società la documentazione relativa entro la data di redazione del presente bilancio, nonché le spese per le cause legali relative a sinistri e recupero crediti.

Per l'esercizio in chiusura non sono state accantonate ulteriori somme per franchigie su sinistri, in quanto la previsione già effettuata in precedenti esercizi viene giudicata congrua dall'Organo Amministrativo.

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 presente bilancio 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.

I maggiori importi dovuti per l'esercizio 2015 a fronte dell'incremento degli oneri contrattuali derivante dalla chiusura della contrattazione sindacale sopra descritta, sono stati rilevati tra i costi del personale (voce B.9 del Conto Economico) e ad incremento dei debiti verso il personale dipendente, essendo ormai certi sia nel loro ammontare che nella data di sopravvenienza.

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.

Trattamento di Fine Rapporto

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 2015 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.

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 ratei e risconti passivi di durata pluriennale è stata verificata l'esistenza ovvero la permanenza della condizione temporale.

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 22. 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.4-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.

Riconoscimento dei ricavi

I ricavi per prestazioni di servizi di trasporto, noleggio e diversi, unitamente agli altri ricavi e proventi della gestione caratteristica, vengono riconosciuti e iscritti a bilancio in base alla competenza temporale, così come avviene per i proventi di natura finanziaria.

Conti d'ordine

Sono esposti in calce allo Stato patrimoniale così come richiesto dall' art.2424 c. 3 del Codice Civile.

Continuità nell'applicazione dei criteri di valutazione

Si precisa, infine, che i criteri di valutazione applicati per la stesura del presente bilancio sono invariati rispetto all'esercizio precedente.

Movimenti delle Immobilizzazioni

Nel presente paragrafo della Nota integrativa si analizzano i movimenti riguardanti le immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie.

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.

L'informativa dettagliata come sopra descritto, contiene la distinzione, per ogni categoria di cespiti, dei valori relativi al settore "trasporto urbano", al settore "trasporto extraurbano" e al settore "noleggio".

Movimenti delle Immobilizzazioni Immateriali

Dopo l'iscrizione a Conto economico delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari ad € 82.273, le immobilizzazioni immateriali ammontano ad € 94.940

Le stesse risultano movimentate come di seguito descritto:

Software in licenza d'uso

Costo storico	253.468
Precedenti ammortamenti	(232.605)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	20.863
Acquisizioni	9.857
Ammortamenti	(9.792)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	20.928

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

Costi per la realizzazione del sito internet

Costo storico	58.850
Precedenti ammortamenti	(51.090)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	7.760
Ammortamenti	(3.880)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	3.880

Immobilizzazioni in corso e acconti

Costo storico	3.680
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	3.680
Incrementi	-
Decrementi	-

CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	3.680
---	--------------

In questa voce 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 2015 la voce comprende esclusivamente gli acconti versati a fornitori di servizi e beni immateriali ad utilità pluriennale, per l'implementazione del sito internet.

Spese manutenzione incrementative su beni di terzi

Costo storico	551.288
Precedenti ammortamenti	(485.689)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	65.599
Acquisizioni	1.526
Ammortamenti	(29.100)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	38.025

Nel corso dell'esercizio sono state sostenute e capitalizzate le spese per il posizionamento di una emettitrice nel territorio comunale.

Diritti di superficie e altre spese pluriennali

Costo storico	358.626
Precedenti ammortamenti	(357.766)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	860
Ammortamenti	(860)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	-

Costi riorganizzazione TPL Urbano

Costo storico	68.430
Precedenti ammortamenti	(61.089)

CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	7.341
Ammortamenti	(7.341)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	-

Costi di realizzazione sistema operativo aziendale

Costo storico	156.425
Precedenti ammortamenti	(127.632)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	28.793
Ammortamenti	(15.616)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	13.177

Altri oneri pluriennali (Progetti Rebus, Samco e Evasione tariffa)

Costo storico	155.700
Precedenti ammortamenti	(124.767)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	30.933
Ammortamenti	(15.683)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	15.250

Risultano iscritte in questa voce le spese relative allo sviluppo del Progetto Rebus relativo alla misurazione e valutazione del fenomeno dell'evasione tariffaria e le spese relative al Progetto Samco che è consistito nella revisione del processo di gestione delle sanzioni, al fine di renderlo più efficiente ed efficace.

In particolare il progetto Evasione tariffaria si è sviluppato in due fasi:

- fase 1) Riesame delle attività svolte a seguito della realizzazione del progetto Recupero Evasione, aggiornamento del sistema e analisi dei ricavi;
- fase 2) predisposizione del piano di misurazione attuale, misurazione e calcolo del danno economico attuale.

Nella voce Altri oneri pluriennali risultano inoltre iscritte 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

Dopo l'iscrizione in Conto economico delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari ad € 2.135.724, le immobilizzazioni materiali ammontano ad € 11.482.197.

Le stesse risultano movimentate come di seguito descritto:

Costruzioni leggere extraurbano

Costo storico	726.585
Precedenti ammortamenti	(439.581)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	287.004
Acquisizioni	11.880
Ammortamenti	(57.783)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	241.101

Costruzioni leggere urbano

Costo storico	659.786
Precedenti ammortamenti	(418.117)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	241.669
Acquisizioni	0
Ammortamenti	(51.915)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	189.754

Gli incrementi registrati per le costruzioni leggere del settore extraurbano riguardano principalmente le nuove pensiline acquistate e installate nel corso dell'esercizio, le spese sostenute per l'illuminazione degli spazi relativi alle stesse e altre migliorie e manutenzioni incrementative effettuate sulle fermate. Anche per il 2015, infatti, è proseguito il piano aziendale per la realizzazione delle pensiline in tutte le fermate coperte dal nostro servizio.

Fabbricato industriale

Costo storico	3.628.301
Precedenti ammortamenti	(1.207.222)

CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	2.421.079
Ammortamenti	(145.132)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	2.275.947

Fabbricato ad uso direzionale (sede)

Costo storico	2.214.412
Precedenti ammortamenti	99.141
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	2.115.271
Ammortamenti	(66.432)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	2.048.839

La voce "Fabbricato ad uso direzionale" si riferisce all'immobile costruito dalla società nel corso dell'esercizio 2012 e utilizzato quale sede aziendale a partire dall'esercizio 2013. L'immobile in parola, anche se ultimato alla fine dell'esercizio 2012, è stato ammortizzato in quote costanti a partire dall'esercizio 2013, esercizio di entrata in funzione del cespite.

Impianto aria condizionata uffici extraurbano

Costo storico	4.384
Precedenti ammortamenti	(3.907)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	477
Ammortamenti	(318)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	159

Impianto aria condizionata uffici urbano

Costo storico	3.286
Precedenti ammortamenti	(1.839)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	1.447
Ammortamenti	(322)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	1.125

Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano

Costo storico	571.020
Precedenti ammortamenti	(451.580)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	119.440
Ammortamenti	(30.564)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	88.876

Macchinari d'esercizio e impianti urbano

Costo storico	91.344
Precedenti ammortamenti	(40.621)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	50.723
Ammortamenti	(8.004)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	42.719

Impianto di sicurezza TPL extraurbano

Costo storico	51.328
Precedenti ammortamenti	(17.252)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	34.076
Acquisizioni	920
Ammortamenti	(8.236)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	26.760

Attrezzi e utensili TPL extraurbano

Costo storico	149.687
Precedenti ammortamenti	(117.331)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	32.356
Acquisizioni	2.101
Ammortamenti	(11.066)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	23.391

Attrezzi e utensili TPL urbano

Costo storico	15.043
Precedenti ammortamenti	(11.755)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	3.288
Alienazioni / dismissioni	(-)
- Costo storico	(206)
- Fondo ammortamento	206
Ammortamenti	(1.119)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	2.169

Attrezzature specifiche extraurbano

Costo storico	516.797
Precedenti ammortamenti	(411.201)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	105.596
Acquisizioni	20.005
Ammortamenti	(33.299)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	92.302

L'incremento nella voce "Attrezzature specifiche extraurbano" è dovuto per la gran parte all'acquisto di dieci nuove validatrici elettroniche.

Attrezzature specifiche urbano

Costo storico	401.004
Precedenti ammortamenti	(385.982)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	15.022
Acquisizioni	2.813
Ammortamenti	(8.517)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	9.318

Attrezzature specifiche noleggio

Costo storico	5.490
Precedenti ammortamenti	(4.471)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	1.019
Acquisizioni	106
Ammortamenti	(795)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	330

Nelle Attrezzature specifiche del settore urbano ed extraurbano risultano iscritte le spese sostenute nel corso degli esercizi 2006, 2007 e 2008 per la realizzazione della prima e seconda fase del sistema ipovedenti bordo e della prima fase del sistema telematico di bordo e di terra per il controllo della gestione del servizio di trasporto pubblico locale, che funge anche da monitoraggio automatico dei servizi di linea, veicoli e passeggeri (sistema c.d. AVM).

Nel corso dell'esercizio 2009 tali voci sono state incrementate per lo più in relazione alle spese sostenute per la realizzazione della seconda e terza fase del sistema AVM e della seconda fase del sistema ipovedenti di bordo.

Allo stato attuale è avvenuto il completamento delle installazioni del sistema AVM su 117 mezzi del trasporto pubblico locale e su 2 mezzi immatricolati su linea internazionale e linea in subappalto.

Relativamente al sistema ipovedenti a bordo dei mezzi sono state effettuate tutte le installazioni previste.

Nel corso del 2009 entrambi i sistemi sono stati collaudati positivamente.

Non sono state ancora collaudate le attrezzature del sistema ipovedenti di terra, che risultano quindi iscritte, anche per l'esercizio 2015, tra le "Immobilizzazioni in corso e acconti" dello stato patrimoniale.

Materiale rotabile TPL extraurbano

Costo storico	15.906.314
Precedenti rivalutazioni	108.333
Precedenti ammortamenti	(12.434.648)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	3.579.999
Acquisizioni	1.534.500
Alienazioni	(-)
- Costo storico	(1.370.160)
- Rivalutazioni costo storico	(89.772)
- Fondo ammortamento	1.459.932
- Rivalutazioni fondo ammortamento	-
Ammortamenti	(968.619)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	4.145.880
Totale rivalutazioni	18.561

Per quanto concerne il "Materiale rotabile TPL extraurbano", nel corso dell'esercizio 2015 sono stati acquistati sette nuovi autobus e ne sono stati venduti tre posseduti dall'anno 2000.

Il saldo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile extraurbano iscritto a bilancio al 31.12.2015 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	7.641.554
Precedenti rivalutazioni	54.368
Precedenti ammortamenti	(5.498.322)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	2.197.600
Acquisizioni	-
Alienazioni	(-)
- Costo storico	(263.031)
- Rivalutazioni sul costo storico	(0)
- Fondo ammortamento	263.031
- Rivalutazione fondo	-
Ammortamenti	(485.699)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	1.711.901
Totale rivalutazioni	54.368

Nel corso dell'esercizio 2015 il "Materiale rotabile TPL urbano" ha registrato decremento netto del valore contabile pari a Euro 485.699, conseguente agli ammortamenti effettuati.

L'importo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile TPL urbano iscritto a bilancio al 31.12.2015 è pari a Euro 54.368 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	1.762.732
Precedenti rivalutazioni	31.506
Precedenti ammortamenti	(1.372.517)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	421.721
Acquisizioni	117.747
Ammortamenti	(194.219)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	345.249
Totale rivalutazioni	31.506

Nel corso dell'esercizio 2015 il "Materiale rotabile TPL noleggio" ha registrato un incremento lordo del costo d'acquisto pari a Euro 117.747, dovuto all'acquisizione di uno scuolabus e di un rimorchio bici. L'importo della rivalutazione netta relativa al materiale rotabile per servizi di noleggio iscritto a bilancio al 31.12.2015, 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.

Mobili e arredi TPL extraurbano

Costo storico	231.669
Precedenti ammortamenti	(155.978)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	75.691
Acquisizioni	705
Ammortamenti	(13.203)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	63.193

Mobili e arredi TPL urbano

Costo storico	20.769
Precedenti ammortamenti	(19.091)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	1.678
Ammortamenti	(1.630)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	48

Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano

Costo storico	403.397
Precedenti ammortamenti	(334.506)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	68.891
Acquisizioni	12.578
Eliminazioni	(-)
- costo storico	(59.009)
- precedenti ammortamenti	55.085
Ammortamenti	(20.187)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	57.358

Nel corso dell'esercizio 2015 le "Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano" hanno registrato un incremento lordo del costo d'acquisto pari a Euro 12.578, per la gran parte conseguente all'acquisto di 17 nuovi personal computer.

Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano

Costo storico	72.228
Precedenti ammortamenti	(63.579)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	8.649
Acquisizioni	-
Ammortamenti	(1.922)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	6.727

Autovetture e motocicli TPL extraurbano

Costo storico	111.564
Precedenti ammortamenti	(72.531)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	39.033
Acquisizioni	-
Ammortamenti	(16.599)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	22.434

L'importo netto della rivalutazione relativa alle autovetture TPL extraurbano, a seguito degli storni rilevati per la cessione delle autovetture a suo tempo rivalutate, risulta pari a zero.

Automezzi TPL extraurbano

Costo storico	112.395
Precedenti ammortamenti	(85.635)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	26.760
Acquisizioni	-
Ammortamenti	(10.145)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	16.615

Immobilizzazioni in corso e acconti

--	--

CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	46.482
Acquisizioni	44.215
Decrementi	(20.695)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	70.002

Nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" sono confluiti principalmente gli acconti pagati dalla società per le spese relative alla realizzazione della seconda fase del Sistema ipovedenti di terra, per l'acquisto dei computer di bordo per la realizzazione della terza fase del sistema AVM e le spese per l'acquisto di pensiline, di paline e altri beni, non ancora installati alla data di chiusura dell'esercizio.

Risultano inoltre iscritti in questa voce gli acconti pagati per la realizzazione della barriera antirumore e del progetto di prevenzione incendi, entrambi relativi alla nuova sede amministrativa nonché gli acconti pagati per l'acquisto di un modulo per centralina semaforica da installarsi nel Comune di Romans d'Isonzo – Località Fratta. E' stato infatti siglato un accordo tra la Provincia di Gorizia e il Comune di Romans d'Isonzo per il preferenziamento semaforico nel territorio del comune di Romans d'Isonzo al fine di agevolare il traffico degli autobus.

Movimenti delle Immobilizzazioni Finanziarie

Per una valutazione ed analisi completa sulle movimentazioni delle immobilizzazioni in oggetto, vengono riportati di seguito i prospetti contenenti gli incrementi e decrementi verificatisi nelle singole voci:

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

Costo storico	61.746
Precedenti svalutazioni	36.699
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	25.047
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	25.047

Partecipazioni in altre imprese

Costo storico	1.944.703
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	1.944.703
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	1.944.703

Depositi cauzionali

Costo storico	30.070
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	30.070
Acquisizioni	10.620
Alienazioni	(8.619)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	32.071

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.

Crediti verso INPS per rivalutazione T.F.R. (quota a carico dell’INPS)

Costo storico	147.782
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2015	147.782
Acquisizioni	30.846
Alienazioni	(5.344)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2015	173.284

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.

Riduzione di valore delle Immobilizzazioni

Le immobilizzazioni materiali e immateriali sono state sistematicamente ammortizzate tenendo conto della residua possibilità di utilizzo, come evidenziato in precedenza.

Si ritiene che non sussistano i presupposti per la riduzione di valore delle immobilizzazioni iscritte in bilancio.

Variazione consistenza altre voci dell'attivo e del passivo

Con riferimento all'esercizio in chiusura, e in ossequio a quanto disposto dall'art. 2427, comma 1, n. 4 del Codice Civile, nei seguenti prospetti vengono illustrati per ciascuna voce dell'attivo e del passivo diversa dalle immobilizzazioni la consistenza iniziale, i movimenti dell'esercizio e la correlata consistenza finale.

Per una maggiore chiarezza espositiva, la variazione nella consistenza delle voci viene rappresentata in termini assoluti e percentuali.

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>									
	SCORTE RICAMBI	315.610	302.701	-	-	315.610	302.701	12.909-	4-
	SCORTE LUBRIFICANTI	10.045	7.045	-	-	10.045	7.045	3.000-	30-
	SCORTE PNEUMATICI	33.666	49.858	-	-	33.666	49.858	16.192	48
	SCORTE CARBURANTI	77.025	59.355	-	-	77.025	59.355	17.670-	23-
	Totale	436.346	418.959	-	-	436.346	418.959	17.387-	

Crediti

Le variazioni intervenute nei crediti dell'attivo circolante possono essere sintetizzate come segue:

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
verso clienti	2.201.655	19.783.724	-	-	19.573.492	2.411.887	210.232	10
verso imprese collegate	15.292	-	-	-	-	15.292	-	-

Descrizione	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
Crediti tributari	2.833.207	3.343.257	-	-	3.015.940	3.160.524	327.317	12
Imposte anticipate	195.258	-	-	-	134.321	60.937	134.321-	69-
verso altri	596.783	1.633.219	-	-	1.742.338	487.664	109.119-	18-
Totale	5.842.195	24.760.200	-	-	24.466.091	6.136.304	294.109	5

In particolare vengono ora analizzate le variazioni all'interno delle singole voci dei crediti:

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increm.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>verso clienti</i>									
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	1.566.851	1.519.104	-	-	1.566.851	1.519.104	47.747-	3-
	CREDITI PER ABBONAMENTI ANNUALI	303.536	543.478	-	-	546.187	300.827	2.709-	1-
	FONDO SVALUTAZIONE CREDITI	92.226-	10.003	-	-	7.433	89.656-	2.570	3-
	CLIENTI	386.358	1.006.821	-	-	981.959	411.220	24.862	6
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	37.136	16.704.319	-	-	16.471.063	270.392	233.256	628
	Totale	2.201.655	19.783.725	-	-	19.573.493	2.411.887	210.232	
<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	604.665	1.449.024	-	-	1.098.058	955.631	350.966	58
	ERARIO C/IMPOSTE	1.990.071	1.414.097	-	-	1.441.719	1.962.449	27.622-	1-
	CREDITI VERSO MINISTERO FINANZE	237.416	480.136	-	-	475.108	242.444	5.028	2
	ACCONTO IMPOSTA SOST. RIV. TFR	1.055	-	-	-	1.055	-	1.055-	100-
	Totale	2.833.207	3.343.257	-	-	3.015.940	3.160.524	327.317	
<i>Imposte anticipate</i>									
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	195.258	-	-	-	134.321	60.937	134.321-	69-
	Totale	195.258	-	-	-	134.321	60.937	134.321-	
<i>verso altri</i>									
	CREDITI V/ENTI PREVID.	8.779	7.702	-	-	8.779	7.702	1.077-	12-

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	INAIL								
	CREDITI V/INPS	511	-	-	-	-	511	-	-
	CREDITI DIVERSI	416.534	387.186	-	-	455.874	347.846	68.688-	16-
	ANTICIPI A FORNITORI	2.440	-	-	-	2.440	-	2.440-	100-
	ANTICIPI AL PERSONALE (CASSA SOCC.)	40	-	-	-	-	40	-	-
	CREDITI DA LIQUIDARE	135.816	111.909	-	-	135.816	111.909	23.907-	18-
	CREDITI PREVENDITA	31.017	1.125.836	-	-	1.137.590	19.263	11.754-	38-
	CREDITI DIVERSI V/DIPENDENTI	1.645	587	-	-	1.839	393	1.252-	76-
	Totale	596.782	1.633.220	-	-	1.742.338	487.664	109.118-	

Crediti verso clienti per fatture da emettere

I crediti verso clienti per fatture da emettere, pari a € 1.519.104, 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 2015, pari a € 1.498.075
- fatture da emettere a SAF S.p.A. - linea 3038 € 13.107
- fatture da emettere a clienti diversi € 7.922

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 € 63.587
- crediti verso rivendite e diversi, di dubbia esigibilità € 2.884
- svalutazione per rischio generico 2015 € 23.185

Totale fondo svalutazione crediti al 31.12.2015 € 89.656

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/IRAP a credito - Unico 2016	<u>€ 19.643</u>
Totale	€ 1.962.448

Si evidenzia che, per l'esercizio 2015, 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 all'esercizio precedente, passando da € 529.369 per l'esercizio 2014 a € 211.357 per l'esercizio 2015. Il saldo IRAP relativo all'esercizio 2015 è positivo (€ 19.643 a credito) pur avendo proceduto, in corso d'anno, al ricalco degli acconti IRAP sulla base delle nuove regole di deducibilità del costo del personale dipendente.

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 31.12.2015 è pari a Euro 347.846, 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.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Altri titoli</i>									
	TITOLI	500.000	-	-	-	500.000	-	500.000-	100-
	Totale	500.000	-	-	-	500.000	-	500.000-	

Si evidenzia che i titoli già presenti in portafoglio alla data dell' 01.01.2015, costituiti da € 500.000 di obbligazionari VENETO BANCA, con tassi diversificati e scadenza 2015, sono stati incassati nel corso dell'esercizio. Pertanto il saldo del portafoglio titoli iscritto a bilancio è pari a zero, contro € 500.000 dell'esercizio 2014.

Disponibilità liquide

Le variazioni intervenute nelle disponibilità liquide possono essere sintetizzate come segue

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Arrotond.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
Depositi bancari e postali	19.986.676	39.930.174	-	-	39.092.864	1.499.999	22.323.985	2.337.309	12
Danaro e valori in cassa	18.731	395.129	-	-	394.696	-	19.164	433	2
Totale	20.005.407	40.325.303	-	-	39.487.560	1.499.999	22.343.149	2.337.742	12

In particolare vengono ora analizzate le variazioni all'interno delle singole voci delle disponibilità liquide:

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	4.303	2.521.397	-	-	634.081	1.891.619	1.887.316	43.860
	BANCA POP.DI CIVIDALE S.C.P.A.	9.244.856	26.369.078	-	-	27.835.258	7.778.676	1.466.180-	16-
	CARTA DI CREDITO RICARICABILE	966	-	-	-	966	-	966-	100-
	C/C POSTALE 84706688	43.810	237.793	-	-	244.222	37.381	6.429-	15-
	BANCA FRIULADRIA CREDIT AGRICOLE	1.091	317.345	-	-	65.802	252.634	251.543	23.056

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	MEDIOCREDITO C/C 2002	7.058.847	2.629.591	-	-	1.943.193	7.745.245	686.398	10
	VENETO BANCA S.C.P.A.	117.740	5.136.055	-	-	5.123.474	130.321	12.581	11
	VENETO BANCA C/TIME DEPOSIT	1.500.000	-	-	-	-	1.500.000	-	-
	BCC-CASSA RURALE LUCINICO CC324031	392.745	2.705.875	-	-	1.125.620	1.973.000	1.580.255	402
	BCC-CASSA RURALE LUCINICO CC324102	2.120.154	-	-	-	2.120.154	-	2.120.154-	100-
	BCC-CASSA RURALE LUCINICO CC 324476	1.002.164	13.040	-	-	95	1.015.109	12.945	1
	Totale	21.486.676	39.930.174	-	-	39.092.865	22.323.985	837.309	
<i>Danaro e valori in cassa</i>									
	CASSA ECONOMALE	8.593	32.402	-	-	32.042	8.953	360	4
	CASSA CORRISPETTIVI	7.748	209.162	-	-	209.604	7.306	442-	6-
	CASSA EMETTITRICI	2.390	153.565	-	-	153.050	2.905	515	22
	Totale	18.731	395.129	-	-	394.696	19.164	433	

Ratei e Risconti attivi

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti attivi</i>									
	RATEI ATTIVI	4.263	6.074	-	-	4.262	6.075	1.812	43
	RISCONTI ATTIVI	29.148	24.577	-	-	28.803	24.922	4.226-	14-
	Totale	33.411	30.651	-	-	33.065	30.997	2.414-	

Patrimonio Netto

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Capitale</i>									
	CAPITALE SOCIALE	5.164.600	-	-	-	-	5.164.600	-	-
	Totale	5.164.600	-	-	-	-	5.164.600	-	-
<i>Riserva sopra-prezzo azioni</i>									
	RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	2.057.564	-	-	-	-	2.057.564	-	-
	Totale	2.057.564	-	-	-	-	2.057.564	-	-
<i>Riserve di rivalutazione</i>									
	RISERVA DI RIVALUTAZIONE L.350/2003	1.164.336	-	-	-	-	1.164.336	-	-
	Totale	1.164.336	-	-	-	-	1.164.336	-	-
<i>Riserva legale</i>									
	FONDO DI RISERVA LEGALE C.C. N. 2430	1.135.870	-	-	-	-	1.135.870	-	-
	Totale	1.135.870	-	-	-	-	1.135.870	-	-
<i>Riserva straordinaria</i>									
	FONDO DI RISERVA STRAORDINARIA	20.158.103	1.750.305	-	-	-	21.908.408	1.750.305	9
	Totale	20.158.103	1.750.305	-	-	-	21.908.408	1.750.305	
<i>Varie altre riserve</i>									
	DIFFERENZE DA ARROTOND.EURO	1-	1	-	-	1-	1	2	200-
	Totale	1-	1	-	-	1-	1	2	
<i>Utile d'esercizio</i>									
	Utile d'esercizio	3.250.305	4.173.133	-	-	3.250.305	4.173.133	922.828	28
	Totale	3.250.305	4.173.133	-	-	3.250.305	4.173.133	922.828	

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>altri</i>									
	FONDO RISCHI DIVERSI	560.552	4.387	-	-	37.652	527.287	33.265-	6-
	FONDO RINNOVO CONTRATTO AUTOFERROT.	518.452	-	-	-	404.590	113.862	404.590-	78-
	Totale	1.079.004	4.387	-	-	442.242	641.149	437.855-	

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Accanton.	Utilizzi	Consist. finale
<i>Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</i>					
	FONDO INDENNITA' DI T.F.R.	2.417.399	541.187	746.527	2.212.059
	Totale	2.417.399	541.187	746.527	2.212.059

Debiti

Vengono ora analizzate le variazioni verificatesi all'interno delle singole voci 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	1.461.224	-	-	-	387.026	1.074.198	387.026-	26-
	CARTA SI NR. 6375	-	2.002	-	-	1.672	330	330	-
	CARTA SO NR. 0050	175	216	-	-	216	175	-	-
	CARTA SI NR. 2135	6	-	-	-	6	-	6-	100-
	Totale	1.461.405	2.218	-	-	388.920	1.074.703	386.702-	
<i>Acconti</i>									
	ANTICIPI DA CLIENTI	64	-	-	-	64	-	64-	100-
	Totale	64	-	-	-	64	-	64-	
<i>Debiti verso</i>									

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>fornitori</i>									
	FATTURE DA RICEVERE	79.857	63.882	-	-	83.236	60.503	19.354-	24-
	FORNITORI	867.713	6.063.588	-	-	6.145.106	786.195	81.518-	9-
	Totale	947.570	6.127.470	-	-	6.228.342	846.698	100.872-	
<i>Debiti verso controllanti</i>									
	PROVINCIA GORIZIA DEBITI DIVERSI	2.032	2.013	-	-	2.032	2.013	19-	1-
	Totale	2.032	2.013	-	-	2.032	2.013	19-	
<i>Debiti tributari</i>									
	IVA C/ERARIO	168	15.023	-	-	14.860	331	163	97
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	205.361	1.529.469	-	-	1.414.730	320.100	114.739	56
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	2.572	25.519	-	-	22.533	5.558	2.986	116
	ERARIO C/ IMPOSTE	90.623	47.234	-	-	90.623	47.234	43.389-	48-
	ERARIO C/RITENUTE COLLABOR. COORD.	9.086	42.296	-	-	42.807	8.575	511-	6-
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. TFR	-	10.710	-	-	9.667	1.043	1.043	-
	Totale	307.810	1.670.251	-	-	1.595.220	382.841	75.031	
<i>Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale</i>									
	FONDO PENSIONI INTEGRATIVE	35.902	244.167	-	-	240.586	39.483	3.581	10
	I.N.P.S.- ALTRI DEBITI	-	27.775	-	-	-	27.775	27.775	-
	I.N.P.S. GORIZIA	342.996	2.693.839	-	-	2.705.906	330.929	12.067-	4-
	I.N.A.I.L. GORIZIA	-	110.098	-	-	109.825	273	273	-
	I.N.P.S.- GO - COLLABORATORI	5.903	34.250	-	-	34.022	6.131	228	4
	Totale	384.801	3.110.129	-	-	3.090.339	404.591	19.790	
<i>Altri debiti</i>									
	FONDO FERIE NON GODUTE	158.649	469.958	-	-	421.383	207.224	48.575	31
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	473.986	5.254.319	-	-	5.307.827	420.478	53.508-	11-
	DEBITI DIVERSI	54.840	110.616	-	-	94.746	70.710	15.870	29

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	7.453	83.575	-	-	83.991	7.037	416-	6-
	DEBITI V/ COLLABORATORI	-	8.168	-	-	4.228	3.940	3.940	-
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	8.690	107.171	-	-	104.519	11.342	2.652	31
	SERVIZIO RISCOSSIONI	16	2.918	-	-	2.918	16	-	-
	POS EMETTITRICI	1.202	20.320	-	-	19.729	1.793	591	49
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	58.638	100.791	-	-	61.007	98.422	39.784	68
	Totale	763.474	6.157.836	-	-	6.100.348	820.962	57.488	

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

- debiti per compensi all'Organo di Vigilanza;
- debiti per franchigie assicurative;
- 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 agi alle rivendite;
- debiti per indennità di risultato dovuta al Presidente del C.d.A.;
- altri debiti aventi natura residuale e importo scarsamente rilevante.

Ratei e Risconti passivi

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti passivi</i>									
	RATEI PASSIVI	3.179	3.476	-	-	3.180	3.475	296	9
	RISCONTI PASSIVI	728.245	608.826	-	-	647.823	689.248	38.997-	5-
	Totale	731.424	612.302	-	-	651.003	692.723	38.701-	

Il decremento netto registrato nella voce "Risconti passivi" si riferisce principalmente alle quote di competenza 2015 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.

Partecipazioni in imprese controllate e collegate

Partecipazioni in imprese collegate

Nei seguenti prospetti 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 Ascoli n. 1 34170 Gorizia GO	Capitale sociale	100.000
	Patrimonio netto	101.540
	Utile/perdita ultimo esercizio	300
	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.

Sebbene le perdite sofferte dalla collegata siano dovute al mancato inizio a tutt'oggi dell'attività, 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, ritiene che non vi siano i presupposti affinché il patrimonio netto della stessa, grazie agli utili futuri, subisca un incremento tale da riportare il proprio valore a quello corrispondente al valore della partecipazione quale risultava prima della svalutazione operata.

La situazione del patrimonio netto della società collegata sopra riportata è quella indicata nel bilancio chiuso al 31.12.2014, che dalle informazioni in nostro possesso, è in linea con quella del bilancio da approvarsi a breve per l'esercizio 2015.

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 1, dell'art. 2427-bis c.c..

Crediti e debiti distinti per durata residua e Debiti assistiti da garanzie reali

Nei seguenti prospetti, distintamente per ciascuna voce, sono indicati i crediti e i debiti sociali con indicazione della loro durata residua, così come richiesto dal Documento OIC n. 1.

Crediti distinti per durata residua

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
verso clienti	2.411.786	101	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	2.411.786	101	-	-
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	3.160.524	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	1.217.720	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	1.942.804	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
Imposte anticipate	60.937	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	35.943	-	-	-

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	24.994	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso altri	487.664	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	487.664	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Debiti distinti per durata residua

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
Debiti verso banche	1.074.703	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	411.080	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	663.623	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
Debiti verso fornitori	846.698	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	846.698	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
Debiti verso controllanti	2.013	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	2.013	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
Debiti tributari	382.841	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	382.841	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	404.591	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	404.591	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
Altri debiti	820.962	-	-	-

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
Importo esigibile entro l'es. successivo	820.962	-	-	-
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.

Debiti assistiti da garanzie reali

Alcuni debiti o affidamenti bancari sono assistiti da fidejussioni o altre garanzie (non reali) che sono state evidenziate in calce allo stato patrimoniale, tra i conti d'ordine del passivo.

Non esistono quindi garanzie reali prestate dalla società a fronte di debiti contratti.

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.

Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

La società nel corso dell'esercizio non ha posto in essere alcuna operazione soggetta all'obbligo di retrocessione a termine.

Composizione delle voci Ratei e Risconti, Altri Fondi, Altre Riserve

Ratei e Risconti attivi

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 attivi</i>		
	RATEI ATTIVI	6.075
	ratei interessi su c/vincolato	-

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
	RISCONTI ATTIVI	24.922
	Risconti su assicurazioni responsabilità CdA e sindaci, e varie	1.925 -
	Risconti su residui canoni manutenzione, assistenza ed E.D.P service	12.692 -
	Risconti su spese di pubblicità e sponsorizzazioni	2.373 -
	Risconti su tasse possesso autovetture/automezzi	5.115 -
	Risconti su abbonamenti a giornali e riviste fiscali e diverse	474 -
	Risconti su spese per linee telefoniche e trasmissione dati	2.257 -
	Risconti attivi su canoni affitto stampanti e diversi	86 -
	Totale	30.997

Ratei e Risconti passivi

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

Con riferimento ai ratei e risconti passivi aventi competenza pluriennale, si precisa che l'importo iscritto in bilancio si riferisce alla competenza degli esercizi 2016 e successivi e riguarda i contributi ricevuti dalla società, la cui competenza viene fatta coincidere con quella delle quote di ammortamento dei beni strumentali a cui detti contributi si riferiscono, al fine di rispettare il principio di correlazione tra costi e ricavi.

Per i risconti passivi pluriennali si è proceduto a verificare le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria e sono state apportate le necessarie variazioni.

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>Ratei e risconti passivi</i>		
	RATEI PASSIVI	3.476
	Ratei passivi utenze acqua	2.329 -
	Ratei spese pubblicità	375 -
	Ratei spese telefoniche	772 -
	RISCONTI PASSIVI	689.247
	Risconto su abbonamenti urb/extraurb	605.370 -
	Risconto su servizi collegamento trasporti scolastici	2.556 -
	Risconti su contributi per acquisto pensiline	80.421 -
	Risconto su spese pubblicità	900 -
	Totale	692.723

Altri Fondi

Il Fondo rischi diversi, che esprime il rischio stimato dall'Organo Amministrativo a fronte di passività potenziali, è stato parzialmente utilizzato e reintegrato nel corso dell'esercizio 2015.

Il Fondo rinnovo Contratto Autoferrotranvieri, che esprime la previsione per i maggiori oneri del personale dipendente legati ai futuri rinnovi contrattuali, sia a livello nazionale che decentrato, è stato in parte stornato a fine esercizio, come si evince dai prospetti sotto riportati, al fine di adeguarne il valore all'importo definito a seguito della contrattazione sindacale chiusa a fine dicembre 2015, a valere per il periodo 2015-2017 e per le annualità pregresse.

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>altri</i>		
	FONDO RISCHI DIVERSI	527.287
	FONDO RINNOVO CONTRATTO AUTOFERROT.	113.862
	Totale	641.149

Composizione del Fondo Rischi diversi	31.12.2014	Utilizzi	Incrementi	31.12.2015
Franchigie assicurative	21.000	5.700	-	15.300
Spese legali per cause e contenziosi in corso	120.500	2.652	2.652	120.500
Rischi su crediti per rimborsi IRES	389.752	-	-	389.752
Spese per energia e altre utenze	29.300	29.300	1.735	1.735
TOTALE Fondo Rischi e spese diverse	560.552	37.652	4.387	527.287

Composizione Fondo Rinnovo contratto Autoferrotranvieri	31.12.2014	Utilizzi	Incrementi	31.12.2015
Oneri per rinnovo Contratto Collettivo Nazionale	518.452	404.590	-	113.862
TOTALE Fondo Rinnovo contratto Autoferrotr.	518.452	404.590	-	113.862

L'utilizzo del Fondo Rinnovo Contratto Autoferrotranvieri per l'esercizio 2015, si riferisce allo storno di parte dello stesso con rilevazione di una sopravvenienza attiva per pari importo, in relazione alle minori spese per 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 2015, 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.

Altre riserve

Nel seguente prospetto è illustrata la composizione della voce Altre Riserve del Patrimonio netto, in quanto risultante iscritta in bilancio.

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>Riserva straordinaria o facoltativa</i>		
	FONDO DI RISERVA STRAORDINARIA	21.908.408
	Totale	21.908.408
<i>Varie altre riserve</i>		
	DIFFERENZE DA ARROTOND.EURO	1
	Totale	1

Indicazione analitica delle voci di 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>					

Descrizione	Tipo riserva	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Quota distribuibile	Quota non distribuibile
	Capitale		5.164.600	-	5.164.600
<i>Totale</i>			<i>5.164.600</i>	<i>-</i>	<i>5.164.600</i>
<i>Riserva sopraprezzo azioni</i>					
	Capitale	A;B;C	2.057.564	2.057.564	-
<i>Totale</i>			<i>2.057.564</i>	<i>2.057.564</i>	<i>-</i>
<i>Riserve di rivalutazione</i>					
	Utili	A;B;C	1.164.336	1.164.336	-
<i>Totale</i>			<i>1.164.336</i>	<i>1.164.336</i>	<i>-</i>
<i>Riserva legale</i>					
	Utili	A;B	1.135.870	-	1.135.870
<i>Totale</i>			<i>1.135.870</i>	<i>-</i>	<i>1.135.870</i>
<i>Riserva straordinaria</i>					
	Capitale	A;B;C	21.908.408	21.908.408	-
<i>Totale</i>			<i>21.908.408</i>	<i>21.908.408</i>	<i>-</i>
<i>Varie altre riserve</i>					
			1	-	1
<i>Totale</i>			<i>1</i>	<i>-</i>	<i>1</i>
<i>Differenza arrotondam. all'Euro</i>					
<i>Totale Composizione voci PN</i>			<i>31.430.779</i>	<i>25.130.308</i>	<i>6.300.471</i>
LEGENDA: "A" aumento di capitale; "B" copertura perdite; "C" distribuzione soci					

Movimenti del Patrimonio Netto

Vengono descritti di seguito i movimenti verificatisi nelle voci del patrimonio netto del corso dell'esercizio 2015 e dei due esercizi precedenti.

Capitale sociale

Saldo al 1/01/2013	5.164.600
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-

Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2015	5.164.600

Riserva da sopraprezzo delle azioni

Saldo al 1/01/2013	2.057.564
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2015	2.057.564

Riserve di rivalutazione

Saldo al 1/01/2013	1.164.336
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	-
SALDO AL 31/12/2015	1.164.336

Riserva legale

Saldo al 1/01/2013	1.135.870
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-

Altre variazioni	
SALDO AL 31/12/2015	1.135.870

Altre riserve: Riserva straordinaria

Saldo al 1/01/2013	15.386.011
Copertura perdite	-
Operazioni sul capitale	-
Distribuzione ai soci	-
Altre variazioni	
- Utili accantonati nell'esercizio 2013	2.292.296
- Utili accantonati nell'esercizio 2014	2.479.796
- Utili accantonati nell'esercizio 2015	1.750.305
SALDO AL 31/12/2015	21.908.408

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

Oneri finanziari imputati ai valori iscritti nell'attivo

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.

Impegni non risultanti dallo Stato Patrimoniale

Non esistono impegni che non sia stato possibile far risultare dai conti d'ordine in calce allo stato patrimoniale. Precisiamo inoltre che le fidejussioni prestate a terzi ed iscritte in calce allo Stato Patrimoniale sono costituite:

- per Euro 25.799 dalle fidejussioni prestate, tramite la Banca di Cividale S.p.a, a favore di diversi soggetti;
- 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 fidejussioni 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.

Ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

<i>DESCRIZIONE</i>	<i>ANNO 2015</i>	<i>ANNO 2014</i>	<i>ANNO 2013</i>
- Introito da contratto di servizio TPL	14.980.753	14.876.616	14.729.323
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.871.069	1.891.568	1.850.634
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.385.337	1.398.712	1.483.105
- Incasso biglietti urbano	461.885	469.908	505.469
- Incasso abbonamenti urbano	262.572	274.831	275.694
- Servizi aggiuntivi TPL	42.947	49.304	54.664

- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	-	600	2.263
- Incasso biglietti marittimo	96.343	88.471	82.977
- Incasso abbonamenti marittimo	2.018	2.119	2.473
- Servizi scolastici e diversi	127.281	108.314	91.617
- Turismo Italia	756.793	623.423	227.094
- Turismo estero	46.416	52.224	58.679
- Turismo Fuori linea	-	409	5.708
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	10.584	10.557	9.645
- Prestazioni a terzi urbano	1.107	280	316
- Servizi autorizzati (atipici)	82.265	36.913	48.050
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.127.370	19.884.249	19.427.711

Analisi della composizione dei costi e dei ricavi

Nei seguenti prospetti viene riportata l'analisi dei costi d'esercizio e 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):

<i>Altri ricavi e proventi</i>		2.444.929
<i>A.5.a Contributi in conto esercizio</i>		<i>1.047.321</i>
<hr/>		
- Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	1.047.321	
<i>A.5.b Ricavi e proventi diversi</i>		<i>1.397.608</i>
<hr/>		
- Rimborsi TPL (su accise e diversi)	501.381	
- Sopravvenienze attive gestione ordinaria	457.426	

- Proventi vari TPL	151.585
- Plusvalenze da cessione beni ammortizzabili	83.475
- Sovvenzioni su investimenti (di competenza)	39.038
- Rimborsi assicurativi danni sinistri	107.575
- Multe a passeggeri e sovrapprezzo biglietti	50.666
- Proventi pubblicitari TPL	3.600
- Proventi diversi	2.862

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.078.383
---	------------------

B.6	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	3.078.383
------------	---	------------------

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:

	2015	2014
- Carburanti e lubrificanti	2.497.246	2.826.112
- Pezzi di ricambio	347.009	345.441
- Pneumatici	108.205	103.207
- Materiali di consumo	83.492	74.147
- Cancelleria e stampati	21.876	16.500
- Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	14.491	12.447
- Spese di trasporto	4.489	4.362
- Utensili	1.575	4.050

Costi per servizi	1.840.749
--------------------------	------------------

B.7	Costi per servizi	1.840.749
------------	--------------------------	------------------

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

	2015	2014
- Manutenzioni su automezzi	255.855	248.038
- Compensi e contributi Amministratori e Sindaci	224.084	228.819
- Servizi di biglietteria e informazione a utenza	238.293	230.031
- Premi di assicurazione Automezzi	277.774	295.328
- Aggi di vendita TPL	132.918	137.250
- Peritali, consulenze tecniche e amministrative	98.206	98.495
- Spese pubblicità, inserzioni e stampati pubblicitari	58.192	58.603
- Premi assicurativi diversi	59.539	57.943
- Energia elettrica e forza motrice	100.578	93.537

- Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	32.525	34.392
- Assistenza E.D.P.	65.254	54.872
- Spese pulizia automezzi	52.352	43.347
- Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	28.961	42.949
- Manutenzioni impianti, macchinari e diverse	54.375	68.284
- Pulizia uffici	26.062	28.481
- Analisi, prove e collaudi	14.179	17.919
- Acqua e riscaldamento	22.787	18.458
- Spese viaggio, vitto e alloggio	13.456	13.480
- Pedaggi autostradali	24.138	19.179
- Smaltimento filtri e rifiuti speciali	12.104	8.530
- Spese e commissioni bancarie	14.259	12.604
- Servizi vari	34.858	12.788

Costi per godimento beni di terzi **429.942**

B.8 Costi per godimento beni di terzi **485.666**

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:

	2015	2014
- Fitti passivi	181.455	166.291
- Noleggi	304.211	263.351

Costi per il personale **9.318.333**

B.9.e Altri costi per il personale **198.831**

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:

	2015	2014
- Rimborsi chilometrici	32.676	22.826
- Servizio mensa	76.663	73.357
- Corsi per la formazione	16.536	29.010
- Oneri per la sicurezza	53.110	48.750
- Spese per il vestiario	8.291	54.391
- Altri oneri del personale	11.555	16.257

Ammortamenti e svalutazioni **2.225.430**

B.10.a Ammortamento immobilizzazioni immateriali **82.273**

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali sono così composti:

	2015	2014
- Ammortamento spese manutenzione e migliorie su beni di terzi	29.100	29.827
- Ammortamento software e spese realizzazione sito internet	13.672	13.100
- Ammortamento costi realizz.ne progetti Rebus, Samco, Ev.Tariffa,...	15.683	15.683
- Ammortamento costi realizz.ne sistema operativo aziendale	15.616	16.254
- Ammortamento costi riorganizz.ne TPL	7.342	7.342
- Ammortamento diritti di superficie	860	4.447

B.10 b Ammortamento immobilizzazioni materiali

2.135.724

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono così composti:

	2015	2014
- Ammortamento materiale rotabile	1.648.536	1.620.981
- Ammortamento fabbricati	211.564	211.522
- Ammortamento attrezzature	54.796	96.873
- Ammortamento costruzioni leggere	109.698	122.393
- Ammortamento macchinari e impianti	47.443	43.776
- Ammortamento macchine d'ufficio	22.109	19.284
- Ammortamento autoveicoli e automezzi	26.745	29.011
- Ammortamento mobili e arredi	14.833	17.877

Oneri diversi di gestione

263.920

B.14 Oneri diversi di gestione

263.920

Gli Oneri diversi di gestione sono così composti:

	2015	2014
- Tasse di possesso automezzi e autoveicoli	60.765	60.241
- Spese di rappresentanza	8.062	7.655
- Abbonamenti a giornali e riviste	6.034	6.089
- Contributi associativi	31.450	23.104
- Imposta di bollo, tassa concessioni govern., tasse diverse	42.069	37.417
- IVA indetraibile pro rata e IVA estero (noleggi)	16.379	16.490
- Diritti omologazione, revisione, collaudo	7.353	7.891
- Tassa smaltimento rifiuti	27.966	28.534
- Sopravvenienze passive gestione ordinaria	33.828	7.649
- Minusvalenze dismissioni beni ammortizzabili	4.487	-
- Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	25.527	25.190

Proventi da Partecipazioni diversi dai dividendi

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	80.575
	Totale	80.575

Suddivisione interessi ed altri oneri finanziari

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>					
	INTERESSI PASSIVI SU MUTUI EXTRA	-56.163	-	-	-
	INTERESSI PASSIVI DIVERSI	-2	-	-	-
	Totale	-56.165	-	-	-

Utili e Perdite su cambi

La valutazione a fine esercizio delle attività e passività iscritte in bilancio non ha comportato la rilevazione di utili o perdite su cambi, in quanto tutte le attività e passività iscritte, sono sorte in valuta nazionale.

Composizione dei Proventi e degli Oneri Straordinari

Proventi straordinari

La voce relativa ai proventi straordinari accoglie i componenti di reddito non riconducibili alla gestione ordinaria dell'impresa.

Per l'esercizio 2015 non sussistono proventi straordinari da iscrivere a conto economico.

Oneri straordinari

La voce relativa agli oneri straordinari accoglie i componenti di reddito non riconducibili alla gestione ordinaria dell'impresa.

Per l'esercizio 2015 non sussistono oneri straordinari da iscrivere a conto economico.

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 CND CeR, è stato riportato il dettaglio della riconciliazione tra l'onere fiscale risultante dal Bilancio e l'onere fiscale teorico.

<i>Aliquote</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>Oltre</i>
IRES	27,5%	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

<i>Descrizione</i>	<i>2016</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>Totale</i>
<i>Differenze temporanee imponibili</i>						
Plusvalenze rateizzate	75.970	56.630	44.230	16600		193.430
Totale diff. temp. imponibili	75.970	56.630	44.230	16.600	0	193.430
IRES differita	20.892	13.591	10.615	3.984		49.082
IRAP differita	0	0	0	0	0	0
Imposte differite totali	20.892	13.591	10.615	3.984	0	49.082

<i>Differenze temporanee deducibili</i>						
Compensi amministratori non pagati	34.701					34.701
Accant.fondo sval.crediti tassato	10.000	72.929				82.929
Accant.fondo oneri contrattuali	113.862	0				113.862
Accant.fondo rischi (cause legali)	30.000	87.092				117.092
Accant.fondo rischi (legali no Irap)	0	3.408				3.408
Accant.fondo spese (utenze)	1.735					1.735
Accant.fondo rischi (franchigie ass.)	10.000	5.300				15.300
Svalutazione partecipazioni		36.699				36.699
Totale diff. temp. deducibili	200.298	205.428	0	0	0	405.726
IRES anticipata	55.082	49.303	0	0	0	104.386
IRAP anticipata	1.753	3.880	0	0		5.633
Imposte anticipate totali	56.835	53.183	0	0	0	110.019

IMPOSTE ANTICIPATE: TABELLA DI RAFFRONTO CON L'ESERCIZIO PRECEDENTE

<i>Descrizione</i>	<i>Esercizio 2015</i>		<i>Esercizio 2014</i>	
	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>
Imposte differite	193.430	49.082	186.400	51.260
Imposte anticipate	405.726	110.019	870.610	246.518
Fiscalità anticipata netta	212.296	60.937	684.210	195.258

Per l'esercizio 2015 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 F.22 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 118.864.

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.

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>
Risultato prima delle imposte e IRES teorica	5.714.041	1.571.361

<u>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</u>	-7.030	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	-66.400	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate	-66.400	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	59.370	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate	59.370	
<i>IRES differita</i>		-1.933
<u>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</u>	-419.693	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	26.576	
Compensi amministratori non corrisposti	17.350	
Accantonamento a fondo rischi per oneri contratto collettivo	0	
Accantonamento a fondo rischi su crediti tassato	4.839	
Accantonamento a fondo rischi diversi	4.387	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	-446.269	
Quota amm.to avviamento non dedotto in precedenti esercizi	-2.803	
Utilizzo fondo rischi su crediti tassato	-1.400	
Utilizzo fondo rinnovo CCNL (storno)	-404.590	
Utilizzo Fondo rischi generici per spese utenze	-29.124	
Utilizzo fondo rischi per franchige assicurative e spese legali	-8.352	
<i>IRES anticipata</i>		-115.416
<u>Differenze permanenti</u>	-884.819	-243.325
Ammortamenti non deducibili su autovetture e telefonia	10.571	
Costi indeducibili autovetture	13.589	
Costi indeducibili telefonia	6.505	
Imposta Comunale sugli Immobili - quota indeducibile	1.494	
Sopravvenienze passive indeducibili	21.710	
Quota SSN dei premi RC autoveicoli	20.849	
Altri costi non deducibili	19.223	
Spese di rappresentanza non inerenti	6.412	
Rimborsi sinistri e plusvalenze autovetture e telefonia	-1.410	
Deduzione IRAP sul costo del personale	-47.772	
Credito per accise iscritto a conto economico	-480.137	
Deduzione 3% su incremento patrimonio netto	-359.228	
Rimborso IRES per maggiore deduzione IRAP 2007	-20.079	
Quota pari al 95% dei dividendi	-76.546	
<u>TOTALE imponibile IRES e IRES effettiva</u>	4.402.499	1.210.687

<i>IRAP</i>	<i>IMPONIBILE</i>	<i>% IRAP</i>
<i>Differenza tra componenti positivi e negativi IRAP</i>	14.668.196	
<u>Ricavi non rilevanti ai fini IRAP</u>	863.254	
Contributi a fronte di costi del personale non dedotti	437.185	
Sopravvenienze attive da storno fondo rinnovo CCNL	426.069	
<u>Costi non rilevanti ai fini IRAP</u>	237.330	
Assicurazioni r.c. professionale, C.d.A., fideiussioni, altri servizi	45.687	
Compensi agli amministratori (e relativi contributi)	168.540	
Compensi per collaborazioni (e relativi contributi)	17.833	
Rimborsi spese amministratori	2.165	
Oneri finanziari compresi nel conto "spese bancarie"	1.237	
Imposta Municipale Unica	1.868	
<i>Base imponibile IRAP e imposta teorica</i>	14.042.272	589.775
<u>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</u>	0	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	0	
<i>Derivanti da esercizio precedente</i>	0	
<i>IRAP differita</i>		0
<u>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</u>	-40.455	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	0	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	-40.455	
Quota amm.to avviamento non dedotto in precedenti esercizi	-2.803	
Spese legali recupero crediti	-8.352	
Utilizzo fondo rischi per franchigie assicurative e spese legali	-29.300	
<i>IRAP anticipata</i>		-1.699
<u>Differenze permanenti</u>	-8.969.515	-376.720
Altri costi non deducibili	12.724	
Spese di rappresentanza non inerenti	6.412	
Sopravvenienze passive non deducibili	21.710	
Quota SSN premi assicurazione RC auto	20.849	
Credito per accise iscritto a conto economico	-480.137	
INAIL dell'esercizio	-102.228	
Costi del personale deducibili relativi a disabili	-23.274	
Altri costi del personale deducibili ai fini Irap	-154.349	
Deduzione costo del personale a tempo indeterminato	-8.271.222	

TOTALE imponibile IRAP e IRAP con aliquota ordinaria	5.032.302	211.357
---	------------------	----------------

Numero medio dipendenti

Nel seguente prospetto è indicato il numero medio dei dipendenti, ripartito per categoria, con analisi dell'andamento nel triennio 2013/2015:

	<i>Anno 2015</i>	<i>Anno 2014</i>	<i>Anno 2013</i>
Numero dirigenti	1	1	1
Numero quadri	3	3	3
Numero impiegati	24	24	23
Numero operai	182	180	173
Totale	210	200	201

Compensi amministratori e sindaci

L'ammontare dei compensi spettanti all'Organo Amministrativo e al Collegio Sindacale per l'esercizio 2015 è indicato nel seguente prospetto:

Amministratori	
Compensi in misura fissa	130.328
Compensi in misura variabile	15.000
Sindaci	
Emolumenti al Collegio Sindacale con incarico di revisione legale	55.544

Numero e Valore Nominale delle azioni della società

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

Non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie.

Tutte le azioni sottoscritte risultano interamente versate.

<i>Descrizione</i>	<i>Numero</i>	<i>Valore nominale</i>
Azioni ordinarie V.N. Euro 516,46		
Consistenza iniziale	10.000,00	5.164.600,00
Consistenza finale	10.000,00	5.164.600,00

Azioni di godimento; Obbligazioni convertibili; Altri Titoli

La società non ha emesso azioni di godimento e obbligazioni convertibili in azioni, né titoli o valori similari.

Altri strumenti finanziari emessi

La società non ha emesso altri strumenti finanziari.

Finanziamenti dei soci

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

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, inoltre, 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 31.12.2015 è il seguente:

Materiale rotabile extraurbano

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

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003	21.215
---------------------	--------

Costo storico beni rivalutati	437.481
--------------------------------------	----------------

Materiale rotabile urbano

Costo storico beni non rivalutati	293.347
--	----------------

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003	54.368
---------------------	--------

Costo storico beni rivalutati	347.715
--------------------------------------	----------------

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 31.12.2015.

Patrimoni destinati ad uno specifico affare

Non esistono patrimoni destinati nell'ambito della gestione sociale.

Finanziamenti destinati ad uno specifico affare

Non esistono finanziamenti destinati ad uno specifico affare.

Operazioni di locazione finanziaria

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

Operazioni con parti correlate

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

Accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale

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

Informazioni relative al fair value degli strumenti finanziari

La società non ha sottoscritto, né ha in corso contratti per strumenti derivati e non risulta quindi iscritta a bilancio alcuna attività o passività riferita a tale tipologia di contratti.

Informativa sull'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.

Considerazioni finali

Signori Soci,

Vi confermiamo che il presente Bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico 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 tenute in ottemperanza alle norme vigenti.

Gorizia, lì 24.03.2016

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO
D'AMMINISTRAZIONE

Paolo Polli

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 31/12/2015

Stato Patrimoniale Attivo

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
B) Immobilizzazioni	13.752.242	14.208.401		
I - Immobilizzazioni immateriali	94.940	165.830	(70.890)	(42,75)
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	24.808	28.623	(3.815)	(13,33)
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	3.680	3.680		
7) Altre	66.452	133.527	(67.075)	(50,23)
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>	<i>94.940</i>	<i>165.830</i>	<i>(70.890)</i>	<i>(42,75)</i>
II - Immobilizzazioni materiali	11.482.197	11.894.969	(412.772)	(3,47)
1) Terreni e fabbricati	4.755.641	5.065.023	(309.382)	(6,11)
2) Impianti e macchinario	159.639	206.162	(46.523)	(22,57)
3) Attrezzature industriali e commerciali	127.510	157.281	(29.771)	(18,93)
4) Altri beni	6.369.405	6.420.021	(50.616)	(0,79)
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	70.002	46.482	23.520	50,60

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>	11.482.197	11.894.969	(412.772)	(3,47)
III - Immobilizzazioni finanziarie	2.175.105	2.147.602	27.503	1,28
1) Partecipazioni in	1.969.750	1.969.750		
b) imprese collegate	25.047	25.047		
d) altre imprese	1.944.703	1.944.703		
<i>Totale partecipazioni</i>	1.969.750	1.969.750		
2) Crediti	205.355	177.852	27.503	15,46
d) verso altri	205.355	177.852	27.503	15,46
esigibili oltre l'esercizio successivo	205.355	177.852	27.503	15,46
<i>Totale crediti</i>	205.355	177.852	27.503	15,46
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>	2.175.105	2.147.602	27.503	1,28
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>	13.752.242	14.208.401	(456.159)	(3,21)
C) Attivo circolante	28.898.412	26.783.948		
I - Rimanenze	418.959	436.346	(17.387)	(3,98)
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	418.959	436.346	(17.387)	(3,98)
<i>Totale rimanenze</i>	418.959	436.346	(17.387)	(3,98)
II - Crediti	6.136.304	5.842.195	294.109	5,03
1) verso clienti	2.411.887	2.201.655	210.232	9,55
esigibili entro l'esercizio successivo	2.411.887	2.201.655	210.232	9,55
3) verso imprese collegate	15.292	15.292		
esigibili entro l'esercizio successivo	15.292	15.292		
4-bis) Crediti tributari	3.160.524	2.833.207	327.317	11,55
esigibili entro l'esercizio successivo	1.217.720	843.136	374.584	44,43
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.942.804	1.990.071	(47.267)	(2,38)
4-ter) Imposte anticipate	60.937	195.258	(134.321)	(68,79)
esigibili entro l'esercizio successivo	35.943	156.624	(120.681)	(77,05)
esigibili oltre l'esercizio successivo	24.994	38.634	(13.640)	(35,31)
5) verso altri	487.664	596.783	(109.119)	(18,28)
esigibili entro l'esercizio successivo	487.664	596.783	(109.119)	(18,28)
<i>Totale crediti</i>	6.136.304	5.842.195	294.109	5,03
III - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		500.000	(500.000)	(100,00)
6) Altri titoli		500.000	(500.000)	(100,00)
<i>Totale attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</i>		500.000	(500.000)	(100,00)
IV - Disponibilità liquide	22.343.149	20.005.407	2.337.742	11,69
1) Depositi bancari e postali	22.323.985	19.986.676	2.337.309	11,69

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
3) Danaro e valori in cassa	19.164	18.731	433	2,31
<i>Totale disponibilità liquide</i>	<i>22.343.149</i>	<i>20.005.407</i>	<i>2.337.742</i>	<i>11,69</i>
<i>Totale attivo circolante (C)</i>	<i>28.898.412</i>	<i>26.783.948</i>	<i>2.114.464</i>	<i>7,89</i>
D) Ratei e risconti	30.997	33.411		
Ratei e risconti attivi	30.997	33.411	(2.414)	(7,23)
<i>Totale ratei e risconti (D)</i>	<i>30.997</i>	<i>33.411</i>	<i>(2.414)</i>	<i>(7,23)</i>
<i>Totale attivo</i>	<i>42.681.651</i>	<i>41.025.760</i>	<i>1.655.891</i>	<i>4,04</i>

Stato Patrimoniale Passivo

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
A) Patrimonio netto	35.603.912	32.930.777	2.673.135	8,12
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		
VII - Altre riserve, distintamente indicate	21.908.409	20.158.102	1.750.307	8,68
Riserva straordinaria o facoltativa	21.908.408	20.158.103	1.750.305	8,68
Varie altre riserve	1	(1)	2	(200,00)
<i>Totale altre riserve</i>	<i>21.908.409</i>	<i>20.158.102</i>	<i>1.750.307</i>	<i>8,68</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	4.173.133	3.250.305	922.828	28,39
Utile (perdita) dell'esercizio	4.173.133	3.250.305	922.828	28,39
<i>Utile (perdita) residua</i>	<i>4.173.133</i>	<i>3.250.305</i>	<i>922.828</i>	<i>28,39</i>
Totale patrimonio netto	35.603.912	32.930.777	2.673.135	8,12
B) Fondi per rischi e oneri	641.149	1.079.004		
3) altri	641.149	1.079.004	(437.855)	(40,58)
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>	<i>641.149</i>	<i>1.079.004</i>	<i>(437.855)</i>	<i>(40,58)</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	2.212.059	2.417.399	(205.340)	(8,49)
D) Debiti	3.531.808	3.867.156		
4) Debiti verso banche	1.074.703	1.461.405	(386.702)	(26,46)
esigibili entro l'esercizio successivo	411.080	387.206	23.874	6,17
esigibili oltre l'esercizio successivo	663.623	1.074.199	(410.576)	(38,22)
6) Acconti		64	(64)	(100,00)

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
esigibili entro l'esercizio successivo		64	(64)	(100,00)
7) Debiti verso fornitori	846.698	947.570	(100.872)	(10,65)
esigibili entro l'esercizio successivo	846.698	947.570	(100.872)	(10,65)
11) Debiti verso controllanti	2.013	2.032	(19)	(0,94)
esigibili entro l'esercizio successivo	2.013	2.032	(19)	(0,94)
12) Debiti tributari	382.841	307.810	75.031	24,38
esigibili entro l'esercizio successivo	382.841	307.810	75.031	24,38
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	404.591	384.801	19.790	5,14
esigibili entro l'esercizio successivo	404.591	384.801	19.790	5,14
14) Altri debiti	820.962	763.474	57.488	7,53
esigibili entro l'esercizio successivo	820.962	763.474	57.488	7,53
Totale debiti	3.531.808	3.867.156	(335.348)	(8,67)
E) Ratei e risconti	692.723	731.424		
Ratei e risconti passivi	692.723	731.424	(38.701)	(5,29)
Totale ratei e risconti	692.723	731.424	(38.701)	(5,29)
Totale passivo	42.681.651	41.025.760	1.655.891	4,04

Conti d'ordine

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
Conti d'ordine				
Rischi assunti dall'impresa				
Fideiussioni ad altre imprese	(2.176.794)	(2.172.343)	(4.451)	0,20
Totale fideiussioni	(2.176.794)	(2.172.343)	(4.451)	0,20
Totale conti d'ordine	(2.176.794)	(2.172.343)	(4.451)	0,20

Conto Economico

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
A) Valore della produzione	22.572.299	21.677.554		
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.127.370	19.884.249	243.121	1,22
5) Altri ricavi e proventi	2.444.929	1.793.305	651.624	36,34

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
Contributi in conto esercizio	1.047.321	790.054	257.267	32,56
Altri	1.397.608	1.003.251	394.357	39,31
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>	<i>2.444.929</i>	<i>1.793.305</i>	<i>651.624</i>	<i>36,34</i>
<i>Totale valore della produzione</i>	<i>22.572.299</i>	<i>21.677.554</i>	<i>894.745</i>	<i>4,13</i>
B) Costi della produzione	17.234.256	17.374.439		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	3.078.383	3.386.266	(307.883)	(9,09)
7) per servizi	1.840.749	1.823.327	17.422	0,96
8) per godimento di beni di terzi	485.666	429.642	56.024	13,04
9) per il personale	9.318.333	9.086.760	231.573	2,55
a) Salari e stipendi	6.672.627	6.443.897	228.730	3,55
b) Oneri sociali	1.936.883	1.920.452	16.431	0,86
c) Trattamento di fine rapporto	509.992	477.820	32.172	6,73
e) Altri costi	198.831	244.591	(45.760)	(18,71)
<i>Totale costi per il personale</i>	<i>9.318.333</i>	<i>9.086.760</i>	<i>231.573</i>	<i>2,55</i>
10) Ammortamenti e svalutazioni	2.225.430	2.255.570	(30.140)	(1,34)
a) Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	82.273	86.653	(4.380)	(5,05)
b) Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.135.724	2.161.717	(25.993)	(1,20)
d) Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	7.433	7.200	233	3,24
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>2.225.430</i>	<i>2.255.570</i>	<i>(30.140)</i>	<i>(1,34)</i>
11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	17.388	(19.612)	37.000	(188,66)
12) Accantonamenti per rischi	4.387	78.476	(74.089)	(94,41)
13) Altri accantonamenti		113.750	(113.750)	(100,00)
14) Oneri diversi di gestione	263.920	220.260	43.660	19,82
<i>Totale costi della produzione</i>	<i>17.234.256</i>	<i>17.374.439</i>	<i>(140.183)</i>	<i>(0,81)</i>
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	5.338.043	4.303.115	1.034.928	24,05
C) Proventi e oneri finanziari	375.998	642.749		
15) Proventi da partecipazioni	80.575	89.528	(8.953)	(10,00)
altri	80.575	89.528	(8.953)	(10,00)
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>	<i>80.575</i>	<i>89.528</i>	<i>(8.953)</i>	<i>(10,00)</i>
16) Altri proventi finanziari	351.588	628.767	(277.179)	(44,08)
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	15.888	48.154	(32.266)	(67,01)
d) Proventi diversi dai precedenti	335.700	580.613	(244.913)	(42,18)
altri	335.700	580.613	(244.913)	(42,18)
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>	<i>335.700</i>	<i>580.613</i>	<i>(244.913)</i>	<i>(42,18)</i>

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	351.588	628.767	(277.179)	(44,08)
17) Interessi ed altri oneri finanziari	56.165	75.546	(19.381)	(25,65)
altri	56.165	75.546	(19.381)	(25,65)
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>	56.165	75.546	(19.381)	(25,65)
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>	375.998	642.749	(266.751)	(41,50)
E) Proventi e oneri straordinari		(40.365)		
21) Oneri		40.365	(40.365)	(100,00)
Altri		40.365	(40.365)	(100,00)
<i>Totale oneri</i>		40.365	(40.365)	(100,00)
<i>Totale delle partite straordinarie (20-21)</i>		(40.365)	40.365	(100,00)
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D+-E)	5.714.041	4.905.499	808.542	16,48
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.540.908	1.655.194		
Imposte correnti	1.422.044	1.675.720	(253.676)	(15,14)
Imposte anticipate	(118.864)	20.526	(139.390)	(679,09)
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>	1.540.908	1.655.194	(114.286)	(6,90)
23) Utile (perdita) dell'esercizio	4.173.133	3.250.305	922.828	28,39

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 31/12/2015

Indici e margini di redditività

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
ROE			
= 23) Utile (perdita) dell'esercizio / A) Patrimonio netto	11,72 %	9,87 %	18,74 %
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	7,40 %	6,65 %	11,28 %
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	26,52 %	21,64 %	22,55 %
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	12,51 %	10,49 %	19,26 %

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
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	26,74 %	25,07 %	6,66 %
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]	13,45 %	11,32 %	18,82 %
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]	(1,52) %	(1,78) %	(14,61) %
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]	5.382.464	4.985.640	7,96 %
Il margine evidenzia se l'impresa realizza un'eccedenza di risultati dalla sola gestione ordinaria			
E.B.I.T. Normalizzato			
= [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]	5.770.206	5.021.410	14,91 %
E' il margine reddituale che misura il risultato d'esercizio senza tener conto delle componenti straordinarie e degli oneri finanziari. Include il risultato dell'area accessoria e dell'area finanziaria, al netto degli oneri finanziari.			
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]	5.770.206	4.981.045	15,84 %
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 2015	Esercizio 2014	Variazione %
Rotazione del capitale investito			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni / TOT. ATTIVO	47,16 %	48,47 %	(2,70) %
L'indice misura il ricavo medio per unità di investimento			
Rotazione del circolante			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni / C) Attivo circolante	69,65 %	74,24 %	(6,18) %
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	4.804 %	4.557 %	5,42 %
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	47,06	46,62	0,94 %
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]	8,73	9,43	(7,42) %
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 2015	Esercizio 2014	Variazione %
Copertura delle immobilizzazioni			
= A) Patrimonio netto / B) Immobilizzazioni	259 %	232 %	11,71 %
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	3,72 %	5,46 %	(31,87) %
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	1,42 %	1,45 %	(2,07) %
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	16,58 %	19,73 %	(15,97) %
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	83,42 %	80,27 %	3,92 %
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	0,28 %	0,38 %	(26,32) %
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]	1,04 %	1,52 %	(31,58) %
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	3,02 %	4,44 %	(31,98) %
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 2015	Esercizio 2014	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	85,21 %	80,76 %	5,51 %
L'indice misura la capacità del processo produttivo di creare valore aggiunto			

Indici di liquidità

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	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]	757 %	703 %	7,65 %
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]	745,39 %	690,97 %	7,88 %
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	43,14	39,86	8,23 %
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	56,40	60,49	(6,76) %
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	7,49	7,90	(5,19) %
L'indice misura i giorni necessari affinché l'investimento in scorte ritorni per l'impresa disponibile in forma liquida			
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	133,95 %	124,66 %	7,45 %

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
L'indice misura la capacità degli investimenti correnti a produrre reddito			
<i>(§) 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</i>			
<i>(§§) 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</i>			
<i>(§§§) 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</i>			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			

Composizione impieghi

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
Immobilizzazioni su totale impieghi			
= [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #] / TOT. ATTIVO	32,22 %	34,63 %	(6,96) %
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	0,22 %	0,40 %	(45,00) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni immateriali su totale immobilizzazioni			
= [B.I) Immobilizzazioni immateriali] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	0,69 %	1,17 %	(41,03) %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni materiali su totale impieghi			
= [B.II) Immobilizzazioni materiali] / TOT. ATTIVO	26,90 %	28,99 %	(7,21) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni materiali			
Immobilizzazioni materiali su totale immobilizzazioni			
= [B.II) Immobilizzazioni materiali] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	83,49 %	83,72 %	(0,27) %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni materiali			
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	5,10 %	5,23 %	(2,49) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni finanziarie			

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
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 #]	15,82 %	15,12 %	4,63 %
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]	26.961.611	24.788.654	8,77 %
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	63,17 %	60,42 %	4,55 %
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]	4.199.503	4.346.901	(3,39) %
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	9,84 %	10,60 %	(7,17) %
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]	15,58 %	17,54 %	(11,17) %
Esprime la quota del Capitale circolante loro costituito da liquidità differite.			
Liquidità immediate su totale impieghi			
= [C.IV) Disponibilità liquide] / TOT. ATTIVO	52,35 %	48,76 %	7,36 %
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]	82,87 %	80,70 %	2,69 %
Esprime la quota del Capitale Circolante Lordo costituito da liquidità immediate			
Magazzino su totale impieghi			
= [C.I) Rimanenze] / TOT. ATTIVO	0,98 %	1,06 %	(7,55) %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da Magazzino			

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
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]	1,55 %	1,76 %	(11,93) %
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 2015	Esercizio 2014	Variazione %
Passività consolidate			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##]	3.516.831	4.570.602	(23,06) %
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	8,24 %	11,14 %	(26,03) %
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]	49,69 %	56,46 %	(11,99) %
Esprime la quota dei debiti costituita da debiti con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività correnti			
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	3.560.908	3.524.381	1,04 %
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	8,34 %	8,59 %	(2,91) %
Esprime la quota delle fonti costituita da Capitale di debito con esigibilità entro l'esercizio successivo			
Passività correnti su totale debiti			
= [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]	50,31 %	43,54 %	15,55 %
Esprime la quota dei debiti costituita da debiti esigibili nell'esercizio successivo			
Indice di indebitamento			

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Variazione %
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti] / [A) Patrimonio netto]	19,88 %	24,58 %	(19,12) %
<p>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.</p> <p># = quota esigibile entro l'esercizio successivo ## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo</p>			

Indici e margini di struttura

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	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]	23.400.703	21.264.273	10,05 %
<p>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</p>			
Margine di struttura primario			
= [A) Patrimonio Netto - (B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	21.851.670	18.722.376	16,71 %
<p>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.</p>			
Indice di copertura primario			
= [A) Patrimonio Netto] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	258,90 %	231,77 %	11,71 %
<p>E' costituito dal rapporto fra il Capitale Netto e le immobilizzazioni nette. Esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con mezzi propri.</p>			
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 #]	25.368.501	23.292.978	8,91 %
<p>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.</p>			
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 #]	284,47 %	263,94 %	7,78 %
<p>E' costituito dal rapporto fra il Capitale Consolidato e le immobilizzazioni nette. Esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con fonti consolidate.</p> <p># = quota esigibile entro l'esercizio successivo ## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo</p>			

Indici e margini di tesoreria

INDICE	Esercizio 2015	Esercizio 2014	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]	22.981.744	20.827.927	10,34 %
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]	18.782.241	16.481.026	13,96 %
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]	757,16 %	703,35 %	7,65 %
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]	627,46 %	567,63 %	10,54 %
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			

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 31/12/2015

Rendiconto Finanziario

Rendiconto Finanziario - Metodo indiretto

	Importo al 31/12/2015	Importo al 31/12/2014
A. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALLA GESTIONE REDDITUALE		
Utile (perdita) dell'esercizio	4.173.133	3.250.305
Imposte sul reddito	1.540.908	1.655.194
Interessi passivi (interessi attivi)	(295.423)	(553.221)
(Dividendi)	(80.575)	(89.528)
(Plusvalenze) minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(78.988)	(138.549)
<i>1. Utile (perdita) dell'esercizio prima delle imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</i>	<i>5.259.055</i>	<i>4.124.201</i>
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	541.187	192.226
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.217.997	2.248.370
Svalutazione delle perdite durevoli di valore		
Altre rettifiche per elementi non monetari		7.200
<i>2. Flusso finanziario prima delle variazioni del CCN</i>	<i>8.018.239</i>	<i>6.571.997</i>

	Importo al 31/12/2015	Importo al 31/12/2014
Variazione del capitale circolante netto		
Decremento (Incremento) delle rimanenze	17.387	(19.611)
Decremento (Incremento) dei crediti vs clienti	(210.232)	(185.390)
Incremento (Decremento) dei debiti vs fornitori	(100.872)	(485.433)
Decremento (Incremento) dei ratei e risconti attivi	2.414	86.780
Incremento (Decremento) dei ratei e risconti passivi	(38.701)	(58.239)
Altre variazioni del capitale circolante netto	68.349	70.776
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del CCN	7.756.584	5.980.880
Altre rettifiche		
Interessi incassati (pagati)	295.423	623.324
(Imposte sul reddito pagate)	(1.540.908)	(1.585.097)
Dividendi incassati	80.575	89.528
(Utilizzo dei fondi)	(1.184.382)	(57.821)
FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE (A)	5.407.292	5.050.814
B. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITA' DI INVESTIMENTO		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(1.758.674)	(2.250.190)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	114.710	278.298
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(11.383)	(23.062)
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(27.503)	14.399
Prezzo di realizzo disinvestimenti		(14.399)
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)		
Prezzo di realizzo disinvestimenti	500.000	(1.000.000)
Acquisizione o cessione di società controllate o di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		
FLUSSO FINANZIARIO DELLE ATTIVITA' DI INVESTIMENTO (B)	(1.182.850)	(2.994.954)
C. FLUSSI FINANZIARI DERIVANTI DALL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
Mezzi di terzi		
Incremento (Decremento) debiti a breve vs banche	325	(183)
Accensione finanziamenti		

	Importo al 31/12/2015	Importo al 31/12/2014
Rimborso finanziamenti	(387.025)	(364.808)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento		
Cessione (Acquisto) di azioni proprie		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati	(1.500.000)	850.000
FLUSSO FINANZIARIO DELLE ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO (C)	(1.886.700)	485.009
Incremento (Decremento) delle disponibilità liquide	2.337.742	2.540.869
Disponibilità liquide al 1/01/2015	20.005.407	17.464.538
Disponibilità liquide al 31/12/2015	22.343.149	20.005.407
Differenza di quadratura		

Rendiconto Finanziario delle variazioni delle Risorse Finanziarie Totali

Voce	Importo al 31/12/2015	%	Importo al 31/12/2014	%
FONTI DI FINANZIAMENTO				
FONTI GENERATE DALLA GESTIONE REDDITUALE				
Utile (perdita) dell'esercizio	4.173.133	54,57 %	3.250.305	45,54 %
Ammortamenti	2.217.997	29,00 %	2.248.370	31,50 %
Svalutazioni	7.433	0,10 %	7.200	0,10 %
Minusvalenze	(4.487)	(0,06) %		
Plusvalenze	83.475	1,09 %	138.549	1,94 %
= TOTALE FONTI DELLA GESTIONE REDDITUALE	6.319.575	82,63 %	5.367.326	75,20 %
Apporti di capitale netto				
Aumento di passività:				
per prestiti obbligazionari e mutui				
per debiti verso banche			181	
per debiti commerciali				
per debiti tributari	75.031	0,98 %	20.975	0,29 %
per altri debiti	77.278	1,01 %	69.216	0,97 %
per ratei e risconti passivi				
per accantonamenti ai fondi rischi ed oneri			134.405	1,88 %
per accantonamenti al TFR	541.187	7,08 %	458.978	6,43 %

Voce	Importo al 31/12/2015	%	Importo al 31/12/2014	%
= TOTALE AUMENTO DI PASSIVITA'	693.496	9,07 %	683.755	9,58 %
Riduzioni di attività:				
per disponibilità liquide				
per rimanenze	17.387	0,23 %		
per crediti				
per attività finanziarie	500.000	6,54 %	1.000.000	14,01 %
per ratei e risconti attivi	2.414	0,03 %	86.780	1,22 %
= TOTALE RIDUZIONI DI ATTIVITA'	519.801	6,80 %	1.086.780	15,23 %
Riduzioni di attivo immobilizzato:				
di immobilizzazioni immateriali				
di immobilizzazioni materiali	114.710	1,50 %		
di immobilizzazioni finanziarie				
= TOTALE RIDUZIONI DI ATTIVO IMMOBILIZZATO	114.710	1,50 %		
= TOTALE FONTI ESTERNE	1.328.007	17,37 %	1.770.535	24,80 %
= TOTALE FONTI DI FINANZIAMENTO	7.647.582	100,00 %	7.137.861	100,00 %
IMPIEGHI DI FONDI				
Aumento di attività:				
per disponibilità liquide	2.337.742	30,57 %	2.540.869	35,60 %
per rimanenze			19.611	0,27 %
per crediti	329.043	4,30 %	228.734	3,20 %
per attività finanziarie				
per ratei e risconti attivi				
= TOTALE AUMENTO DI ATTIVITA'	2.666.785	34,87 %	2.789.214	39,08 %
Aumento di attivo immobilizzato:				
per immobilizzazioni immateriali	11.383	0,15 %	21.803	0,31 %
per immobilizzazioni materiali	1.758.674	23,00 %	2.091.576	29,30 %
per immobilizzazioni finanziarie			27.267	0,38 %
= TOTALE AUMENTO DI ATTIVO IMMOBILIZZATO	1.770.057	23,15 %	2.140.646	29,99 %
Riduzioni di passività:				
per prestiti obbligazionari e mutui			364.808	5,11 %
per debiti verso banche	386.702	5,06 %	2	
per debiti commerciali	100.872	1,32 %	485.433	6,80 %
per debiti tributari				
per debiti verso altri	83		3.338	0,05 %

Voce	Importo al 31/12/2015	%	Importo al 31/12/2014	%
per ratei e risconti passivi	38.701	0,51 %	58.239	0,82 %
per utilizzi di fondi per rischi ed oneri	437.855	5,73 %		
per pagamento quote di TFR	746.527	9,76 %	446.181	6,25 %
= TOTALE RIDUZIONI DI PASSIVITA'	1.710.740	22,37 %	1.358.001	19,03 %
Pagamento dividendi	1.500.000	19,61 %	850.000	11,91 %
Riduzione di capitale netto				
= TOTALE IMPIEGO DI FONDI	7.647.582	100,00 %	7.137.861	100,00 %
Differenza				

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: 005058305

Relazione sulla gestione

Bilancio al 31/12/2015

Signori Soci,

nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti all'illustrazione del bilancio al 31.12.2015; 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 €, 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 al rendiconto finanziario, alle variazioni ed agli indici di bilancio, redatti dall'Organo Amministrativo nell'osservanza delle disposizioni in materia di bilanci delle società previste dal Codice Civile.

Informativa sulla società

Con riferimento ai fatti di rilievo da segnalare ai fini della verifica dei presupposti per la continuità aziendale, si segnala che è proseguita per l'intero 2015 l'attività della Regione Friuli Venezia Giulia necessaria alle procedure di 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, non è ancora giunto a conclusione

La Regione a novembre 2014 ha pubblicato nella sua interezza la documentazione di gara, fissando la data limite per la presentazione delle offerte al 23 gennaio 2015. Ha in seguito provveduto, tramite la DGR 2329 del 5 dicembre 2014, ad autorizzare le Province alla stipula di una proroga tecnica dei contratti d'esercizio in essere con gli attuali gestori in scadenza al 31.12.2014, affinché fosse garantito regolare svolgimento del servizio fino al subentro del futuro affidatario. La scadenza è stata prorogata in data 10.02.2015 sino al 31.12.2015, con la possibilità di un'ulteriore proroga di 12 mesi o di recesso anticipato, qualora la procedura di gara consentisse l'avvio dei servizi da parte del gestore subentrante prima del termine.

Si è poi assistito ad uno slittamento della data per la presentazione delle offerte al 23 marzo 2015 a seguito della modifica di alcune parti del bando di gara in esecuzione della sentenza del TAR del Friuli Venezia Giulia dd. 16.01.2015, n. 30; conseguentemente, l'apertura delle buste è stata fissata al 7 aprile 2015.

La società consortile attraverso la quale APT partecipa alla gara regionale ha provveduto a consegnare la propria offerta agli uffici regionali preposti entro i termini stabiliti dal bando, ma, a causa del proseguimento del contenzioso attraverso i tribunali amministrativi, la Regione Friuli Venezia Giulia si è riservata di procedere con l'apertura delle offerte sino ai pronunciamenti di detti tribunali.

A seguito delle sentenze n. 5180/2015 e n. 5181/2015 del Consiglio di Stato, la Regione ha provveduto alla riapertura dei termini di gara, modificando l'iniziale bando di gara e fissando il termine per la consegna delle offerte dapprima al 29.02.2016, posticipato in seguito al 21.03.2016. Contestualmente ha provveduto alla restituzione delle offerte già consegnate e dato seguito alla proroga del contratto di servizio in essere fino al 31.12.2016, così come già previsto dalla DGR 2329/2014, per garantire la continuità del servizio. Tale proroga è stata recepita dalla Provincia di Gorizia in data 25 febbraio 2016.

Al momento di stesura della presente relazione è scaduto il termine del 21 marzo 2016 per la presentazione delle offerte e la società consortile per il tramite della quale APT partecipa alla gara in corso ha provveduto a consegnare la propria offerta agli uffici regionali. L'apertura delle buste al momento attuale è fissata al 4.4.2016.

L'azienda rimane dunque in attesa di conoscere l'esito della procedura concorsuale.

La gara presenta le seguenti caratteristiche:

- mette in affidamento i servizi di trasporto automobilistici e marittimi;
- identifica come ambito territoriale ottimale il bacino unico regionale;
- i criteri di valutazione dell'offerta pesano per il 25% per la parte economica e per il restante 75% per la parte tecnico-organizzativa;
- la durata del contratto sarà di 10 anni, con già prevista la possibilità di proroga per ulteriori 5, ai sensi del Regolamento 1370/2007/CE;
- il valore dell'affidamento sarà pari a €130.000.000,00 annui, comprensivi dell'IVA dovuta.

Si vuole inoltre evidenziare la prosecuzione del servizio di trasporto dipendenti all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone. Per il terzo anno consecutivo l'Azienda ha conseguito l'affidamento di tale servizio, articolato sui vari turni dello stabilimento. Attualmente l'attuale contratto impiega __ dipendenti e ha termine il prossimo 4 novembre.

Non si segnalano altri avvenimenti di rilievo da segnalare alla Vostra attenzione.

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

Per quanto riguarda la situazione finanziaria e patrimoniale della società, lo Stato Patrimoniale risulta così riassumibile in termini finanziari:

ATTIVO		PASSIVO	
- Crediti verso soci	-	- Patrimonio Netto	35.603.912
- Immobilizzazioni	13.752.242	- Fondi per Rischi ed Oneri	641.149
- Attivo Circolante	28.898.412	- Trattamento Fine Rapporto	2.212.059
Rimanenze	418.959		
Crediti	6.136.304		
Attività finanziarie	-	- Debiti a breve termine	2.868.185
Liquidità	22.323.985	- Debiti a medio/lungo termine	663.623
- Ratei/Risconti Attivi	30.997	- Ratei e Risconti Passivi	692.723
- TOTALE ATTIVITA'	42.681.651	- TOTALE PASSIVITA'	42.681.651

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 € 23.400.703, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € 21.264.273.

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 € 21.851.670, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a € 18.722.376.

Gli equilibri finanziari di bilancio alla data di chiusura dell'esercizio 2015 permangono quindi ampiamente positivi, registrando un miglioramento rispetto all'esercizio 2014, quantificabile in + 10 punti percentuali per il Capitale Circolante Netto e in + 16,7 punti percentuali per il Margine di Tesoreria primario. Tale aumento è da ricondurre principalmente all'incremento registrato nelle disponibilità liquide, che variano da € 20.005.407 a € 22.343.149, anche per effetto dello smobilizzo dei titoli dell'attivo circolante per € 500.000.

Inoltre, i crediti a breve termine registrano un aumento pari a 9,3 punti percentuali, passando da € 3.813.490 a € 4.168.506 e i debiti a breve termine registrano un aumento pari a 2,7 punti percentuali, passando da € 2.792.957 a € 2.868.185

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

Per quanto concerne la composizione dell'attivo circolante, si segnala la riduzione delle attività finanziarie non immobilizzate, che passano da € 500.000 a € 0, dovuta alla vendita dei titoli obbligazionari Veneto Banca per nominali € 500.000, già detenuti dalla società nell'esercizio 2014, non bilanciata dall'acquisto di nuovi titoli.

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 € 2.114.464 (€ 28.898.412 per il 2015, contro € 26.783.948 per il 2014).

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che, a fronte di un incremento del patrimonio netto, pari ad € 2.673.135, le passività consolidate, date dai debiti a medio e lungo termine e dai fondi del passivo, sono diminuite di 1.053.771 €, determinando un incremento netto delle fonti di finanziamento a medio e lungo termine pari a € 1.619.364.

In particolare, l'importo dei debiti a medio termine che risultava pari a € 1.074.199 alla chiusura dell'esercizio 2014, risulta pari a € 663.623 alla fine dell'esercizio 2015 (riduzione pari a € 410.576) 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 € 437.855 e riguarda principalmente il venir meno di parte delle passività potenziali relative ai maggiori oneri del personale dipendente per rinnovi contrattuali a livello nazionale, nonché i rischi per spese legali e assistenza nei contenziosi, franchigie assicurative sui sinistri, rischi per mancato rimborso del maggior credito IRES anni pregressi da deduzione IRAP sul costo del personale, spese relative ad utenze per le quali non è pervenuta a tutt'oggi 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 € 205.340.

Le passività correnti, date dai debiti a breve termine e dai ratei e risconti passivi, sono aumentate di € 36.527 in valore assoluto, aumento che corrisponde a 1 punto percentuale; l'incremento è il risultato di variazioni positive nei debiti tributari, nei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza e negli altri debiti, alle quali si contrappone la variazione negativa nei debiti verso fornitori (€ 846.698 a fine 2015; € 947.570 a fine 2014).

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

Dai dati dello Stato Patrimoniale sopra esposti si possono derivare, inoltre, i seguenti indicatori:

Struttura patrimoniale:	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012
• Rigidità degli investimenti (Immobilizz./Totale Impieghi)	32%	35%	36%	37%

- Liquidità del Circolante 83% 81% 76% 66%
(Liquidità immediate/Circolante Lordo)

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.

Entrambi gli indici sopra descritti sono in costante miglioramento, negli esercizi monitorati.

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

Struttura finanziaria:	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012
• Indice di indebitamento: (Capitale di Terzi/Capitale Proprio)	20%	25%	29%	32%
• Indice di copertura primario: (Patrimonio Netto/Immobiliz.ni nette)	259%	232%	216%	203%

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:

Risultati delle singole gestioni	Esercizio 2015	Esercizio 2014
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	5.338.043	4.303.115
Totale proventi e oneri finanziari	375.998	642.749
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-
Totale proventi e oneri straordinari	-	- 40.365
Risultato prima delle imposte	5.714.041	4.905.499
Imposte sul reddito dell'esercizio	1.540.908	1.655.194
Utile dell'esercizio	4.173.133	3.250.305

Come si può osservare, la gestione caratteristica ha registrato anche per l'anno 2015 un risultato ampiamente positivo e la differenza tra valore e costi della produzione è pari ad € 5.338.043, contro € 4.303.115 dell'esercizio 2014.

L'incremento dell'utile della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2014 è dovuto essenzialmente all'incremento registrato nel valore della produzione (+ 894.745 €), nonché al decremento dei costi della produzione (-140.183).

Si evidenzia, in particolare per costi della produzione, il decremento registrato nei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo (carburanti), che da € 3.386.266 si riducono a € 3.078.383, negli accantonamenti per rischi (- 74.089 €) e negli altri accantonamenti per oneri contrattuali relativi al personale dipendente (- 113.750 €). I costi del personale aumentano invece di € 231.573 complessivi, mentre per le altre voci di costo non si segnalano variazioni di rilievo.

Nel valore della produzione l'incremento registrato è il risultato dell'incremento dei ricavi per prestazioni di servizi (+ 243.121 €) e di quello degli altri ricavi e proventi (+ 651.624 €).

Il primo è da attribuirsi principalmente ai ricavi per trasporti "Turismo Italia" (+ 133.370 €), ai ricavi da contratto di servizio TPL (+ 104.137 €) nonché, in minor misura, ai ricavi per servizi autorizzati (atipici) e ai ricavi da servizi scolastici e diversi.

Il secondo è da attribuirsi per la gran parte ai maggiori contributi in conto esercizio ricevuti per l'anno 2015, rispetto all'esercizio precedente (+ 257.267 €) e alle sopravvenienze attive rilevate a fronte dello storno del Fondo Rinnovo Contratto Autoferrotranvieri (+ 404.590 €), effettuato a seguito della chiusura della contrattazione sindacale a valere per il periodo 2015-2017 e per le annualità pregresse, nel mese di dicembre 2015, con la definizione di minori oneri a carico dell'azienda, rispetto a quelli originariamente previsti per le annualità pregresse.

Anche per l'esercizio 2015 il risultato della gestione finanziaria assume valori ampiamente positivi (€ 375.998), registrando tuttavia un decremento rispetto all'esercizio precedente, decremento principalmente dovuto ai minori interessi attivi su conti correnti e depositi vincolati (- 244.913 €), mentre gli interessi passivi bancari passano da € 75.546 per il 2014 a € 56.165 (- 19.381 €).

La gestione straordinaria registra un risultato pari a zero, determinato dall'assenza di componenti straordinarie di costo o di ricavo per l'esercizio in chiusura.

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore superiore (€ 5.714.041) rispetto al margine dell'attività caratteristica (€ 5.338.043).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore positivo pari a € 4.173.133, 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.

L'andamento dei Costi e dei Ricavi registra le seguenti variazioni in termini assoluti e percentuali rispetto all'esercizio precedente:

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
A) VALORE DELLA PRODUZIONE				
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.127.370	19.884.249	243.121	1,22
5) Altri ricavi e proventi	2.444.929	1.793.305	651.624	36,34

Descrizione Voce	Esercizio 2015	Esercizio 2014	Diff.	Diff. %
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	22.572.299	21.677.554	894.745	4,13
B) COSTI DELLA PRODUZIONE				
6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	3.078.383	3.386.266	(307.883)	(9,09)
7) Costi per servizi	1.840.749	1.823.327	17.422	0,96
8) Costi per godimento di beni di terzi	485.666	429.642	56.024	13,04
9) Costi per il personale	9.318.333	9.086.760	231.573	2,55
10) Ammortamenti e svalutazioni	2.225.430	2.255.570	(30.140)	(1,34)
11) Variazioni rimanenze materie prime, sussidiarie, di consumo	17.388	(19.612)	37.000	(188,6)
12) Accantonamenti per rischi	4.387	78.476	(74.089)	(94,41)
13) Altri accantonamenti	-	113.750	(113.750)	(100,0)
14) Oneri diversi di gestione	263.920	220.260	43.660	19,82
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	17.234.256	17.374.439	(140.183)	(0,81)
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	5.338.043	4.303.115	1.034.928	24,05
C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
15) Proventi da partecipazioni	80.575	89.528	(8.953)	(10,00)
16) Altri proventi finanziari	351.588	628.767	(277.179)	(44,08)
17) Interessi ed altri oneri finanziari	(56.165)	(75.546)	(19.381)	(25,65)
17-bis) Utili e perdite su cambi	-	-	-	-
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI (15+16-17+-17bis)	375.998	642.749	(266.751)	(41,50)
E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI				
20) Proventi straordinari	-	-	-	-
21) Oneri straordinari	-	40.365	(40.365)	(100,0)
TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE (20 - 21)	-	(40.365)	40.365	(100,00)
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D+-E)	5.714.041	4.905.499	808.542	16,48
22) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.540.908	1.655.194		
Imposte correnti sul reddito d'esercizio	1.422.044	1.675.720	(253.676)	(15,14)
Imposte anticipate sul reddito d'esercizio	(118.864)	20.526	(139.390)	(679,09)
23) Utile (perdita) dell'esercizio	4.173.133	3.250.305	922.828	28,39

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

Settori di attività	ANNO 2015	ANNO 2014	ANNO 2013
- Introito da contratto di servizio TPL	14.980.753	14.876.616	14.729.323

- Incasso abbonamenti extraurbano	1.871.069	1.891.568	1.850.634
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.385.337	1.398.712	1.483.105
- Incasso biglietti urbano	461.885	469.908	505.469
- Incasso abbonamenti urbano	262.572	274.831	275.694
- Servizi aggiuntivi TPL	42.947	49.304	54.664
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	-	600	2.263
- Incasso biglietti marittimo	96.343	88.471	82.977
- Incasso abbonamenti marittimo	2.018	2.119	2.473
- Servizi scolastici e diversi	127.281	108.314	91.617
- Turismo Italia	756.793	623.423	227.094
- Turismo estero	46.416	52.224	58.679
- Turismo Fuori linea	-	409	5.708
- Linea internazionale Gorizia-Nova Gorica	10.584	10.557	9.645
- Prestazioni a terzi urbano	1.107	280	316
- Servizi autorizzati (atipici)	82.265	36.913	48.050
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.127.370	19.884.249	19.427.711

Dai dati di conto economico si possono derivare, inoltre, i seguenti indicatori di redditività:

Descrizione	31/12/2015	31/12/2014	31/12/2013	31/12/2012
• R.O.E. (Risultato Netto/Patrimonio Netto)	11,72%	9,87%	10,91%	11,20%
• R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette)	7,40%	6,65%	5,22%	3,35%

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 l'aumento del R.O.E per l'anno 2015, è dovuto all'incremento più che proporzionale 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, in costanza degli utili conseguiti, l'indice è destinato a ridursi per effetto dell'aumento del valore del denominatore.

Per quanto concerne l'indice R.O.I si evidenzia che il suo valore registra un incremento rispetto all'esercizio precedente, passando dal 6,65% al 7,40%.

Infatti, il reddito operativo 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 incremento pari al 16% rispetto all'esercizio 2014, incremento che è più che proporzionale rispetto all'incremento delle attività nette (+ 4%) , poste al denominatore dell'indice stesso.

Si riepilogano qui di seguito i dati che determinano l'indice R.O.I. ora descritto:

<i>Voce di bilancio</i>	<i>Importo 2015</i>	<i>Importo 2014</i>	<i>Differenza</i>	<i>Diff. %</i>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.127.370	19.884.249	243.121	1,22
Costi della produzione escluso punto B.14	16.970.336	17.154.179	(183.843)	(1,07)
Reddito operativo (A)	3.157.034	2.730.070	426.964	15,64
Attività nette (B)	42.681.651	41.025.760	1.655.891	4,04
R.O.I = (A/B)	7,40%	6,65%		

Per l'analisi approfondita degli altri indicatori finanziari e non finanziari, anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 2428 C.C., come modificato dal D.Lgs. n. 32/2007, si rimanda allo specifico allegato al bilancio intitolato "Indici di Bilancio".

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2015 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	11.880	-
Costruzioni leggere urbano	-	-
Fabbricato industriale	-	-
Fabbricato uso direzionale (sede)	-	-
Impianti aria condizionata	-	-
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	-	-
Macchinari d'esercizio e impianti urbano	-	-
Impianto di sicurezza TPL extraurbano	920	-
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	2.101	-
Attrezzi e utensili TPL urbano	-	-
Attrezzature specifiche extraurbano	20.005	-
Attrezzature specifiche urbano	2.813	-
Attrezzature specifiche noleggio	106	-
Materiale rotabile TPL extraurbano	1.534.500	-
Materiale rotabile TPL urbano	-	-
Materiale rotabile TPL noleggio	117.747	-
Mobili e arredi TPL extraurbano	705	-
Mobili e arredi TPL urbano	-	-
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	12.578	3.924
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano	-	-
Autovetture e motocicli TPL extraurbano	-	-
Automezzi TPL extraurbano	-	-
Immobilizzazioni in corso e acconti	44.215	20.695
TOTALI	1.747.570	24.619

Informazioni ex art 2428, 2° co., C.C.

Qui di seguito si vanno ad analizzare in maggiore dettaglio le informazioni così come specificatamente richieste dal disposto dell'art. 2428, 2° co, 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 all'evolversi 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 dell'inizio 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 e in seguito estesa per l'intero 2016, 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 2015 con risorse programmabili ed estendendo questo contesto sino al subentro del futuro gestore.

Dobbiamo poi considerare anche che la gara, per la prima volta, avrà come base l'intero territorio regionale e quindi dovrà essere gestita in un'ottica più ampia, non solo aziendale. APT infatti parteciperà 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 già 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 2015 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 invece finalmente concluso 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 dell'azienda.

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.

Informativa sul personale e sull'ambiente

Il settore relativo al personale merita un'analisi approfondita.

Il numero dei dipendenti al 31 dicembre del 2015 era pari a 211, aumentato 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:

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

Dal punto di vista della presenza media il dato evidenzia un totale di 209,58 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 4507, che possono essere sintetizzate in un indice del 7,85%. Vanno poi considerate 6 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 le giornate di astensione dal lavoro sono state 2 nel

2015. Le mancate percorrenze per tali ragioni sono quindi state di km 909 per i servizi urbani e 2822 per quelli extraurbani, notevolmente inferiori a quanto registrato nell'esercizio precedente.

Anche per quest'esercizio è necessario sottolineare che le ragioni delle varie giornate di 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.

Per quanto riguarda la trattazione degli argomenti relativi all'impatto ambientale, si rimanda allo specifico punto contenuto nel prosieguo della presente relazione.

LA FORMAZIONE

La formazione del personale è una componente importante nella strategia aziendale, aumenta il valore dell'impresa e ne migliora l'immagine, ma soprattutto consente un'evoluzione delle risorse umane, la cui professionalità rimane uno dei valori per cui ogni azienda si caratterizza. L'erogazione di un servizio pubblico ha ancor più rafforzato il valore della politica per la formazione di APT, che si pone come obiettivo quello di trasferire e adeguare le competenze richieste dal sistema ai neo-assunti e in generale a tutti i lavoratori dell'organizzazione chiamati ad un processo di evoluzione professionale che contribuisca al miglioramento del Sistema di Gestione integrata in termini di efficienza ed efficacia.

L'analisi dei fabbisogni formativi per il 2015 ha utilizzato un approccio misto nel quale gli indirizzi strategici della Direzione si sono integrati con indicazioni provenienti dalle singole funzioni con un processo bottom up. I responsabili deputati hanno provveduto nell'arco dell'anno ad organizzare la formazione/aggiornamento obbligatoria e formalizzarla a sistema.

- la **formazione obbligatoria**: nel corso del 2015 si è ottemperato a quanto previsto dalla normativa vigente in materia di Salute e Sicurezza, sia in termini di aggiornamento del personale individuato per la gestione delle emergenze (Prevenzione Protezione Antincendio – 2 operatori; Primo Soccorso – 7 operatori) sia in relazione all'aggiornamento periodico del RLS Gianluca Franco ai sensi dell'art. 37 d. lgs.81/08.

La formazione obbligatoria ai neoassunti, ai sensi dell'Accordo Conferenza Stato Regioni del 21.12.2011, è stata condotta, previa analisi delle competenze specifiche pregresse di ogni operatore, dal RSPP Ing. Giulio Salateo abilitato a tale erogazione: per 3 operatori di esercizio formazione generale e specifica; per 5 operatori di esercizio formazione specifica; un nuovo collaboratore impegnato nel servizio all'interno dello stabilimento Fincantieri è stato specificatamente formato sui rischi da interferenza secondo quanto previsto dal DUVRI.

In ottemperanza a quanto previsto dalla normativa sulla Trasparenza e Anticorruzione, il Responsabile aziendale Ing. Vincenzo Milanese ha partecipato ai convegni formativi "La nuova disciplina delle società a partecipazione pubblica" e "Anticorruzione e trasparenza". In virtù di quanto indicato dalla medesima norma, il Responsabile ha individuato le funzioni aziendali interessate e coinvolte cui destinare la formazione su tali ambiti, che hanno partecipato al convegno "Anticorruzione e trasparenza" in modalità di video-conferenza. Nello specifico, il Responsabile Amministrativo, il Direttore di Esercizio e Vice Direttore Generale, il Responsabile Area Manutenzione, il Responsabile dei Servizi Generali – approvvigionamento, il Responsabile Risorse Umane/Qualità, il Responsabile Infrastrutture RSPP e Responsabile Ambientale, l'Amministratore di Sistema e il personale della Segreteria Tecnica. Allo stesso ha partecipato anche la Vice 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 incanalabili nei tempi e modalità del co-finanziamento pubblico o dei fondi interprofessionali.

In quest'ambito rientrano le seguenti esperienze formative:

- ✓ Corso per un operatore amministrativo "Il quadro normativo IVA" quale aggiornamento annuale
- ✓ Corso per il responsabile Privacy interno "La conformità della normativa privacy in azienda nella prospettiva del nuovo Regolamento Europeo"
- ✓ Abituale aggiornamento annuale in due sessioni formative per l'Addetto all'Ufficio Paghe
- ✓ Corso tecnico a cura di IVECO per la guida e manutenzione dei nuovi mezzi extraurbani riservato al personale in guida incaricato e di manutenzione

- **formazione strutturata e cofinanziata.**

Pensare al servizio erogato come al risultato finale di una serie di processi aziendali vuol dire in qualche modo evidenziarne la "dipendenza" da quelle categorie (Organizzazione e Risorse Umane) che ne determinano il valore, agendo sulla trasformazione degli elementi iniziali: questo il contesto di fondo in cui APT ha agito rispetto alla formulazione di un piano complessivo di formazione finanziata in linea con i principi espressi nella propria Politica per la Qualità in termini di sviluppo delle competenze, professionalità e capacità del personale, con l'obiettivo di far "crescere" le persone, evolvendosi dalla cultura del "compito" alla cultura dei "comportamenti responsabili e proattivi".

Anche nel 2015 l'Azienda ha utilizzato la formula del cofinanziamento di Piani Individuali e collettivi di Fonservizi, per usufruire di quanto accantonato sul Fondo realizzando profili di aggiornamento professionalizzanti. L'approccio formativo individualizzato ha consentito una progressiva autonomia nell'operatività funzionale oltre che di responsabilizzazione della professionalità del singolo operatore coinvolto; il percorso collettivo ha contribuito ad avere e mantenere un organico di qualità valorizzando la professionalità dei conducenti, sia dal punto di vista tecnico/operativo che da quello di appartenenza ad un codificato Sistema di gestione aziendale. 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.

Nel corso del 2015 i Piani formativi approvati e realizzati sono stati due:

- ✓ AUDITING SGSL, rivolto all'Ing. Giulio Salateo in qualità di RSPP e RSGA, con l'obiettivo di fornire conoscenze e competenze, anche trasversali, tramite una formazione frontale e specialistica, di matrice, modalità e contenuti differenti rispetto a quella obbligatoria e cogente per la figura di riferimento. I contenuti hanno riguardato: le importanti modifiche che saranno prossimamente apportate alle revisioni 2015 della norma ISO 9001 e ISO 14001, oltre che sulla versione 2016 della norma ISO 45001 che affiancherà la BS OHSAS 18001 per i sistemi di gestione per la salute e sicurezza; l'addestramento sulle modalità di effettuazione degli audit interni dei sistemi di gestione in accordo con la norma UNI EN ISO 19011:2012; l'analisi delle

possibili modalità di analisi del rischio, così come previsto dall'Annex SL, base delle future norme ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015. Oltre alle finalità didattiche di tipo intrinseco rispetto agli argomenti enunciati, il Piano ha avuto anche un obiettivo di più ampio respiro, in considerazione delle responsabilità funzionali dell'operatore coinvolto, ovvero quello di renderlo in grado di assimilare conoscenze ed applicare metodologie che favoriscano l'applicazione di un sistema di gestione orientato ai processi, in un contesto di miglioramento continuo.

- ✓ AGGIORNAMENTO TECNICO OPERATIVO DRIVERS, rivolto complessivamente a 61 operatori individuati dalla Direzione di Esercizio tra autisti, manutentori, operatori al movimento, con l'obiettivo di aggiornare il personale interessato ed individuato in relazione a tematiche di fondamentale importanza per la corretta circolazione su strada, quali l'utilizzo della carta cronotachigrafica e la gestione delle pratiche assicurative. L'obiettivo è duplice, poiché l'esperienza formativa si compone sia di una didattica di tipo tecnico (legislazione, carte e dati tachigrafici), sia di un approccio di Sistema, attraverso l'analisi delle procedure documentali afferenti la Gestione dei sinistri (I07 Rev 1 e P05 Rev 4 del SGI di APT SpA). Le ovvie necessità di servizio hanno determinato la creazione di 5 gruppi-classe ed un'erogazione che è ultimata nel gennaio 2016. In particolare in un corso si è dato spazio anche all'Organismo di Vigilanza che, nella persona del Dott. Gianfranco Bettio, è intervenuto al fine di informare il personale sulle funzioni dell'OdV e la dotazione di un Modello Organizzativo Aziendale ai sensi del D.Lgs. 231/01.

Attività espletata in materia di sicurezza

A seguito della visita di revisione effettuata nelle giornate del 18 e 19 giugno 2015 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; non sono state evidenziate non conformità da parte di ANCIS.

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:

- ridurre 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. ;
- aumentare l'efficienza e le prestazioni dell'Azienda;
- contribuire al miglioramento dei livelli di salute e sicurezza sul lavoro;
- migliorare l'immagine, sia interna che esterna, dell'Azienda.

Inoltre, costituisce 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..

Nel corso del 2015 sono state aggiornate procedure ed istruzioni con le modifiche legislative ed organizzative intervenute e sono state distribuite capillarmente a tutto il personale interessato.

Le attrezzature e le infrastrutture sono state regolarmente sottoposte a verifiche e manutenzioni; 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. Sono state sostituite inoltre tutte le lampade dell'illuminazione interna dell'Officina.

E' stata effettuata la formazione obbligatoria standard per i neo-assunti da parte dell'ing. Salateo che, avendo concluso il corso relativo ai Formatori per la Sicurezza, ha ottenuto l'abilitazione alla formazione del personale in materia di Salute e Sicurezza sul Lavoro. Al personale già formato sono stati erogati e gli aggiornamenti prescritti dal D.Lgs 81/08 e dall'Accordo Stato-Regioni.

Il rinnovo dei CQC del personale viaggiante effettuato nel 2013, seguito dalle modifiche normative del settore, ha portato la scadenza dei CQC di tutto il personale al 2019.

Il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, sig. Gianluca Franco, ha frequentato regolare corso di aggiornamento di 8 ore, come previsto dalla norma. E' proseguita anche nel 2015 la formazione riservata ai dipendenti di percorsi individuali di alto livello, che hanno portato, per le funzioni coinvolte, ad una maggiore autonomia gestionale e di responsabilità, anche operativa, finalizzata ad una progressiva riduzione dei servizi consulenziali in outsourcing.

Sono state effettuate le previste prove di evacuazione per tutte le strutture aziendali; le prove sono avvenute il 5 giugno per la Sede di Gorizia ed il 11 giugno per il Deposito Officina di Gorizia; 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 ed effettuare una esercitazione pratica.

La nomina del RSPP interno all'Azienda, effettuata ai sensi dell'Art. 17 c.1, lett b) del D.Lgs. 81/08 e s.m.i. con decorrenza 1° gennaio 2015, 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. Conseguentemente alla nomina del RSPP interno, è stato aggiornato il DVR (Rev. n° 09 dd. 15/01/2015).

Relativamente agli altri adempimenti di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i., in data 28/01/2015 sono stati effettuati i sopralluoghi sanitari da parte del Medico Competente per le sedi di Gorizia e Monfalcone, con consegna da parte del Medico stesso di:

- verbali sopralluoghi (Art. 25 c.1 lett L D.Lgs 81/08) effettuati a fine gennaio presso le sedi di Gorizia e Monfalcone.
- relazione sanitaria sull'attività svolta nel 2014 (Art. 25 c.1 lett I D.Lgs 81/08).

Tutto il personale è stato sottoposto a regolare sorveglianza sanitaria (anche nel 2015 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 13 novembre 2015, alle ore 12.00, presso la sede dell'Azienda; presenti alla riunione il DL: Presidente Paolo Polli, il Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro: ing. Vincenzo Milanese, l'RSPP: ing. Giulio Salateo, il Medico Competente: Dott.ssa Sara Piccolo, l'RLS: Sig. Gianluca Franco.

All'ordine del giorno 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;

- gli obiettivi di miglioramento della sicurezza complessiva.

In previsione della Revisione n°10 del DVR, a novembre 2015 è stato completato l'aggiornamento della valutazione dello stress da lavoro correlato.

Concluso, inoltre, a dicembre 2015 l'aggiornamento della valutazione del Rischio Chimico alla luce delle ricadute del Regolamento (CE) n. 1907/2006 (Registration Evaluation Authorisation Restriction of Chemicals - REACH), del Regolamento (CE) n. 1272/2008 (Classification Labelling Packaging - CLP) e del Regolamento (UE) n. 453/2010 (recante modifiche all'Allegato II del Regolamento CE 1907/2006 e concernente le disposizioni sulle schede di dati di sicurezza).

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 ricorrenti 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 potrebbero 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 della funzionalità attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, ma anche e soprattutto attraverso il rispetto delle leggi in materia di sicurezza, il mantenimento 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 primariamente 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 certificazione rispetto alla UNI EN 13816:2002 è stata ottenuta a seguito della visita dell'ente certificatore ANCIS effettuata in data 26 – 27 luglio 2012. 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 nuovo 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 possa rappresentare un valore aggiunto, a cui dare risalto in sede di presentazione dell'offerta alla prossima 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 è stata ottenuta alla fine di luglio 2012, a seguito della visita di stage 1 in data 5 e 6 luglio e della visita iniziale del 23 e 24 luglio. Nell'ambito del sistema di gestione già adottato per la Qualità e l'Ambiente essa si inserisce come naturale completamento. Il processo è stato molto impegnativo per l'Azienda, non solo per la complessità della materia, ma anche e soprattutto per la tempistica cui ci si è dovuti attenere. La prospettiva dell'imminente gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico in Regione ha evidenziato infatti la necessità, per APT, di allinearsi a quanto già in essere presso le altre aziende di TPL regionali (tutte già certificate). L'obiettivo è stato raggiunto in meno di cinque mesi e sono state rilevate diverse Non Conformità, tutte gestite e chiuse in tempi brevi pena il non ottenimento del certificato. La particolarità della materia Sicurezza e Salute, infatti, per la sua rilevanza e le implicazioni sotto il profilo della responsabilità penale, richiede l'immediata correzione delle criticità ed una gestione documentata ed efficace delle problematiche connesse. Nella documentazione sono state introdotte istruzioni operative per indicare i comportamenti corretti ed i dispositivi di protezione individuale (DPI) da utilizzare nelle lavorazioni di manutenzione dei mezzi e nelle attività ordinarie che comunque comportano possibili rischi per gli operatori. Fondamentale risulta 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, particolarmente qualificante per la partecipazione di APT e delle aziende regionali consorelle alla gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale nella regione Friuli Venezia Giulia.

La visita annuale per il mantenimento della certificazione, effettuata nel mese di giugno 2015, ha avuto esito molto positivo, confermando l'impegno e la professionalità del personale addetto all'implementazione ed al mantenimento del Sistema, nonché l'ottimo stato dell'officina di Gorizia. I valutatori hanno infatti registrato un solo rilievo, peraltro immediatamente gestito e risolto ed avente 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 2016 la consueta visita annuale richiederà un impegno maggiore, in quanto trattasi di riesame triennale per il mantenimento della certificazione. Nell'arco di tre giornate quattro auditor altamente qualificati esamineranno tutti i processi organizzativi ed i siti operativi dell'Azienda. Successivamente sarà necessario procedere all'aggiornamento della documentazione di sistema ed all'implementazione di procedure ed istruzioni rispetto alle nuove norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015 di recente emanazione. Il tempo transitorio in cui le società certificate possono adeguare i loro sistemi alle novità introdotte è di tre anni dalla data di pubblicazione (15 settembre 2015).

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 decreto, 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 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 (art. 25 novies);
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria (art. 25 novies 1)
- 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 è stato integrato, mediante specifici provvedimenti normativi, introducendo tra i reati presupposto ulteriori reati ambientali e societari.

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 alcune Regioni hanno già 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. Inoltre vi è un esempio concreto di attenzione all'applicazione del D.Lgs.231/2001 nella Pubblica Amministrazione, in quanto recentemente la Regione Lombardia ha imposto, qual condizione obbligatoria all'iscrizione all'albo regionale per partecipare ai progetti finanziati per la promozione dell'eccellenza in ambito educativo, formativo e dei servizi al lavoro, la *compliance* ed i modelli organizzativi, a garanzia di migliore organizzazione e trasparenza nell'operato.

Di notevole impatto risulta, infine, 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 tal proposito si segnala la portata della sentenza del 26/10/2009 del Tribunale di Trani, che condanna la società di logistica delle Ferrovie dello Stato Fs Logistics al pagamento di una sanzione pecuniaria di quasi un milione e mezzo di euro, cioè il massimo previsto dal Decreto, per la tragedia del Truck Center di Molfetta dove il 3 marzo 2008 morirono cinque persone per le esalazioni di acido solfidrico sprigionatesi durante la pulizia di una cisterna. A ciò vanno aggiunte le pene detentive a carico di tre persone fisiche per concorso in omicidio colposo plurimo e lesioni colpose gravi per violazione delle disposizioni di prevenzione degli infortuni.

Ancor più di rilievo la recente sentenza della Cassazione sul caso ThyssenKrupp (Sezioni Unite penali, n.38343/14) che, a seguito degli eventi del dicembre del 2007 dove persero la vita 7 persone, condanna in via definitiva la società in oggetto alla sanzione pecuniaria di un milione di euro, disponendo inoltre sanzioni interdittive di esclusione da agevolazioni, finanziamenti, contributi o sussidi e di divieto di pubblicizzare beni o servizi per la durata di 6 mesi, nonché la confisca del profitto del reato per una somma di 800 mila euro e la pubblicazione della sentenza sui quotidiani di diffusione nazionale; il tutto oltre alle pene detentive comminate alle persone fisiche ritenute responsabili dei fatti. Nel caso in oggetto emergeva che la società, pur essendosi dotata di un Modello Organizzativo volto a scongiurare gli infortuni sul lavoro, non aveva nei fatti dato attuazione a quanto previsto da tale documento.

Risulta evidente, quindi, 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 dei più recenti orientamenti in materia, che prediligono la collegialità in quanto, unendo professionalità di tipo diverso, offre 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. Al Dott. Gianfranco Bettio, che in precedenza ricopriva questo ruolo in forma monocratica, è stato affiancato l'Avv. Giuliano Lucigrai, già componente del Consiglio di Amministrazione di APT e quindi a conoscenza delle specificità aziendali. La scelta proprio di questi professionisti manifesta anche la volontà di proseguire sulla strada della continuità, valorizzando quanto finora costruito con atteggiamento propositivo e collaborativo. 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.

Nel corso del 2013 una revisione completa del documento ne ha ampliato la Parte Speciale con sezioni dedicate alle varie tipologie di reati presupposto pertinenti alle attività proprie dell'Azienda. Vi si trovano quindi 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.

Nel 2014 la Revisione 4 del documento aveva recepito le novità normative in materia di reati presupposto e di prevenzione della corruzione. La Legge n. 186 del 15 dicembre 2014 aveva infatti introdotto il reato di autoriciclaggio (art. 648 ter.1 c.p.), da aggiungersi alle altre fattispecie contemplate dall’art. 25 octies del D.Lgs. 231/2001 (ricettazione, riciclaggio, impiego di denari, beni o utilità di provenienza illecita). Era stato recepito inoltre il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2015 – 2017, redatto in ottemperanza alla Legge n. 190 del 06 novembre 2012. Sebbene i pareri di merito fossero molto discordanti sull’effettivo obbligo di redazione del Piano da parte di APT, anche sulla scorta di quanto espresso dall’Associazione di categoria Asstra, l’Azienda aveva ritenuto comunque opportuno procedere alla stesura del documento in via prudenziale, nelle more di ulteriori deliberazioni da parte dell’ANAC. 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 2015 è stata elaborata la Revisione 5 del Modello Organizzativo, a seguito delle novità normative che hanno ampliato i reati ambientali ed i reati societari compresi nel novero dei reati presupposto, tra cui si segnalano ora le false comunicazioni sociali.

Per quanto riguarda la materia sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, è stato inserito un richiamo alla ormai consolidata attività di audit svolta da un professionista esterno, al fine di valorizzare l'intervento dell'Azienda in questa attività sensibile, monitorata con particolare attenzione.

Le schede attività sono state migliorate con ulteriori rimandi alla documentazione interna (Regolamenti aziendali), per maggior facilità di lettura e maggior coordinamento tra i protocolli esistenti.

Nella scheda attività PA/3, relativa a Gestione di procedure per l'affidamento in appalto di lavori, forniture e servizi, sono stati anche inseriti ulteriori reporting obbligatori all'OdV, in ottemperanza a quanto disposto dalla recentissima Determinazione ANAC 12/2015 in materia di prevenzione della corruzione, con particolare riferimento alle attività di autoanalisi amministrativa delle amministrazioni.

Nella prossima Revisione del documento verrà allegato il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione 2016 – 2018, recentemente approvato dal Consiglio di Amministrazione.

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 2015 l'OdV non ha ricevuto segnalazioni, né ha rilevato commissioni di illeciti o violazioni del Codice Etico.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti

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 1.220, a fronte di servizi di segreteria prestati alla stessa dalla società, nonché il debito di natura commerciale verso la collegata pari a Euro 7.295, che è relativo alle fatture da ricevere al 31.12.2015 per l'addebito di spese generali.

Per quanto attiene ai rapporti con società o enti controllanti si evidenzia il debito, a breve termine, iscritto a bilancio nei confronti della Provincia di Gorizia, socio di maggioranza, per complessivi Euro 2.013, nonché il credito di natura commerciale iscritto nell'attivo circolante nei confronti della Provincia di Gorizia per complessivi Euro 1.727.371. Tale credito include l'importo relativo alle fatture emesse e quello per fatture da emettere, di competenza dell'esercizio 2015, in relazione al contratto di servizio TPL.

Non sussistono altri rapporti con società o enti controllanti.

Azioni proprie

Ai sensi degli artt. 2435bis 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 non ha posseduto nel corso dell'esercizio azioni o quote della società controllante.

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Si segnala che in data 21 marzo 2016 la società consortile TPL FVG S.c. a r.l., per il tramite della quale APT partecipa alla procedura di gara regionale per l'affidamento dei servizi di TPL, ha consegnato presso i preposti uffici della Regione FVG la documentazione richiesta per la partecipazione alla gara.

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.

Evoluzione della gestione sociale durante l'esercizio e previsioni per il futuro

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

Come già evidenziato nelle precedenti edizioni di questo documento, negli ultimi anni la normativa nazionale in materia di TPL è stata sottoposta ad evoluzioni continue e varie, a volte contraddittorie e non lineari; va da sé che il percorso di riforma, verso un'auspicata liberalizzazione regolata del settore, è stato condizionato negativamente da quest'incertezza. L'efficientamento del settore, da raggiungersi tramite meccanismi virtuosi e concorrenziali, ne ha conseguentemente risentito. Non di meno, questo contesto ha, nei fatti, prodotto nel Paese un mosaico variegato di diverse situazioni, con evidenti differenze tra compagini proprietarie, ambiti di programmazione e conseguente efficienza delle gestioni e livello del servizio proposto all'utenza.

Soprattutto l'impossibilità di poter ragionare su programmi a medio-lungo termine, dato il continuo protrarsi del periodo transitorio, si riverbera sulla possibilità di progettare investimenti e piani industriali che possano avere un orizzonte temporale quantomeno adeguato.

Proroghe ed aggiustamenti sono certamente fisiologici durante processi di riforma importanti, ma ciò che è accaduto nel settore del TPL può essere considerato patologico.

Ripercorrendo le tappe, è nel 1997 che inizia il percorso verso la liberalizzazione regolata del settore, 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 incorporare la proprietà degli assetts dall'esercizio; nello stesso anno si avvia una procedura di infrazione comunitaria nei confronti dell'Italia per violazioni delle norme sulla concorrenza e si apre un contenzioso costituzionale sul riparto di competenze tra Stato e Regioni, concluso solo nel 2004.

Tra il 2004 e il 2007 non assistiamo ad interventi normativi notevoli, ma solo ad un continuo differire la scadenza del periodo transitorio, mentre è del 2008 la riforma dei servizi pubblici locali (art. 23bis L. 133/08) le cui norme risultano applicabili anche al settore dei trasporti, ma non senza incertezze interpretative; ma tra il 2008 ed il 2011 le travagliate vicende della riforma sfociano nell'abrogazione delle relative disposizioni a seguito di un referendum abrogativo.

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

In questo contesto, è necessario sottolineare che il legislatore nazionale si è dedicato nell'ultimo quadriennio a numerosi interventi, soprattutto in materia di anticorruzione e trasparenza; attività normativa certamente apprezzabile 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 e sono stati necessari ulteriori approfondimenti e interpretazioni successive. Questa frenesia ha naturalmente impattato sia sull'attività delle pubbliche amministrazioni che sulla gestione ordinaria delle aziende partecipate, in molti casi dirette protagoniste dell'offerta del servizio di TPL. Queste ultime si sono trovate a dover gestire, anche in quegli ambiti dove operano in regime di concorrenza, 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 finalmente pubblicato le 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.

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.

Nel frattempo, il legislatore europeo è nuovamente intervenuto nel 2014 con 3 diverse direttive che riformano il settore degli appalti e delle concessioni. Il recepimento di queste direttive porterà ad una profonda ristrutturazione delle norme nazionali in materia, con la redazione nel cd. Nuovo Codice Appalti, un testo unico che andrà a sostituire il d.lgs. 163/2006. La legge-delega n.11 del 28 gennaio 2016 ha già impegnato il Governo a procedere in tempi rapidi alla stesura di tali disposizioni.

Continua comunque a pesare l'indeterminatezza delle risorse da destinarsi al settore e le notevoli riduzioni delle stesse; solo nel 2013 si è finalmente affidato il Fondo Nazionale Trasporti, consentendo una migliore distribuzione e programmazione delle risorse. Contestualmente, è necessario considerare 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 comunque continua, seppure a rilento: va considerato che, in questi anni, una percentuale considerevole di servizi di TPL è stata affidata con procedure di evidenza pubblica e che si è appena avviata una seconda stagione di gare. E' necessario evidenziare però che tale incertezza normativa ha influenzato anche l'andamento delle stesse, aprendo la strada a numerosi ricorsi che si sarebbero potuti evitare, se non nel numero, quantomeno nell'ampiezza e nella pervasività, in presenza di un quadro normativo e regolamentare meglio definito.

In questo contesto è necessario ribadire 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, prioritario 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 di creare una forte differenziazione tra gli ambiti di ciò che è redditizio e ciò che non lo è, lasciando alla concorrenza regolata solo gli spazi dove il mercato è per forza di cose non remunerativo e costringendo ancora una volta le amministrazioni locali a sobbarcarsi il costo di quei servizi a bassa redditività che in una logica di rete troverebbero invece 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.

E' necessario in primo luogo consolidare 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, rimasto 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 nonché una corretta determinazione delle compensazioni.

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 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 la materia del trasporto pubblico locale, 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 aggiungasi 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.

Nelle pagine che seguono alleghiamo sintesi dell'12° 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.



LA SVOLTA DIETRO L'ANGOLO? LA MOBILITÀ SOSTENIBILE ALLA PROVA DELLA RIPRESA

12° Rapporto sulla mobilità in Italia

- Sintesi -

Cagliari, 13 novembre 2015



Lo studio è stato realizzato da un gruppo di lavoro misto Isfort-ANAV-ASSTRA diretto da Carlo Carminucci per Isfort, che ha anche curato la revisione dei testi, da Guido del Mese per ASSTRA e da Tullio Tulli per ANAV. Hanno fatto parte del gruppo di lavoro: Giuseppe Alfieri (ANAV), Antonello Lucente (ANAV), Elisa Meko (ASSTRA), Eleonora Pieralice (Isfort, elaborazioni statistiche), Teresa Pierro (ASSTRA), Massimo Procopio (Isfort) ed Emanuele Proia (ASSTRA). Angela Cesaroni (Isfort) ha curato l'editing del testo.

INDICE

0. Premessa

1. Un'ottima annata, e poi? *(Il monitoraggio della domanda)*

- 1.1. Si alza la curva della ripresa
- 1.2. La riscossa della mobilità ecologica
- 1.3. La linea piatta della soddisfazione 8

2. La cauta uscita dalla crisi *(Il monitoraggio dell'offerta)*

- 2.1. I dati di produzione 2
- 2.2. I dati economici
- 2.3. Le evidenze dall'analisi gestionale

3. L'auto riaccende i motori *(Il focus sulla mobilità privata)*

4. Un futuro "in cerca di autore" *(Gli scenari di evoluzione del Tpl)*

0. Premessa

Il dodicesimo Rapporto sulla mobilità in Italia, realizzato anche grazie al contributo finanziario dell'Associazione Hermes, è frutto del lavoro congiunto delle équipes di ricercatori di Isfort, di ASSTRA e di ANAV, con la consulenza scientifica di Hermes.

Il Rapporto si articola quest'anno in quattro sezioni.

La prima sezione è focalizzata sul monitoraggio della domanda, secondo lo schema di analisi consolidato nelle passate edizioni del Rapporto che fa perno sull'elaborazione in profondità dell'ampia base dati dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort su stili e comportamenti di mobilità degli italiani (indagine telefonica annuale su un campione rappresentativo della popolazione italiana). Si conferma per il 2014 l'estensione dell'elaborazione e dell'analisi dei dati alla dimensione extra-urbana della domanda.

La seconda sezione è centrata sulla valutazione delle performance economico-produttive e di qualità dei servizi delle aziende di trasporto pubblico, sulla base di un cospicuo campione di aziende associate ad ASSTRA e ad ANAV. Per la prima volta i dati di monitoraggio sull'offerta sono aggiornati allo stesso anno del monitoraggio della domanda, ovvero il 2014, poiché lo slittamento della pubblicazione del Rapporto al mese di novembre (rispetto al tradizionale periodo aprile-maggio) ha permesso di poter utilizzare i dati dei bilanci aziendali chiusi nell'anno in corso e quindi riferiti al 2014.

La terza sezione è dedicata al monitoraggio della mobilità privata ed in particolare all'analisi degli indicatori relativi al parco veicolare privato, all'incidentalità e ai costi del trasporto individuale.

La quarta sezione, infine, propone l'aggiornamento ed estensione dell'originale indagine qualitativa sugli scenari futuri del trasporto pubblico locale in Italia (effettuata lo scorso anno per la prima volta), attraverso interviste in profondità ad un qualificato panel di operatori, istituzioni ed esperti del settore.

Il presente documento contiene un'ampia e articolata sintesi del Rapporto generale.

1. Un'ottima annata, e poi? (*Il monitoraggio della domanda*)

1.1. Si alza la curva della ripresa

La domanda di mobilità degli italiani consolida il trend di ripresa.

Dopo l'inversione del lungo ciclo negativo abbozzata nel 2013, **i consumi di mobilità accelerano il segno positivo nel 2014**, tuttavia non in misura ancora sufficiente a recuperare per intero i livelli ante-crisi.

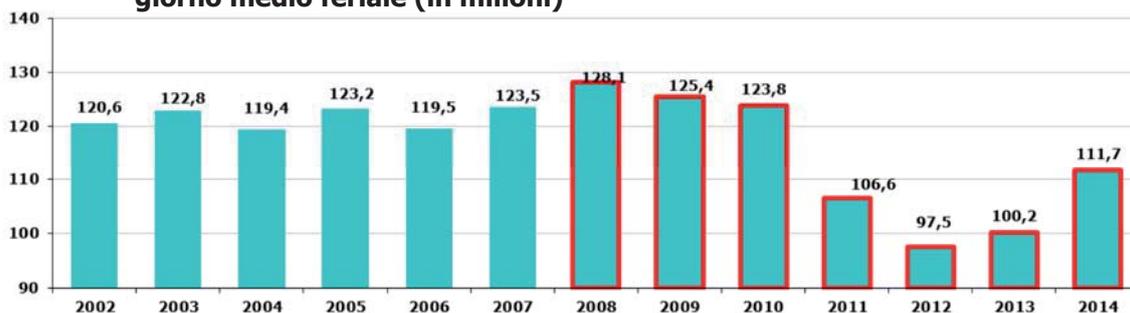
Secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob"¹ il volume degli spostamenti medi giornalieri (popolazione 14-80 anni) è salito nel 2014 a 111,7 milioni, con una crescita molto robusta rispetto all'anno precedente (+11,5%) (**Tab. 1** e **Graf. 1**). È il valore più alto dal 2011, ma ancora di quasi il 15% inferiore al livello del 2008. Diminuisce invece il volume complessivo dei passeggeri*km (-5,1%) (**Graf. 1bis**). È un calo dovuto all'accorciamento dello spostamento medio, fenomeno che rappresenta l'altra novità rilevante dell'anno nella rappresentazione degli indicatori strutturali della domanda.

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

	2013-2014	2008-2014	2000-2014
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	+11,5	-12,3	-11,5
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	-5,1	-16,0	+13,6

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

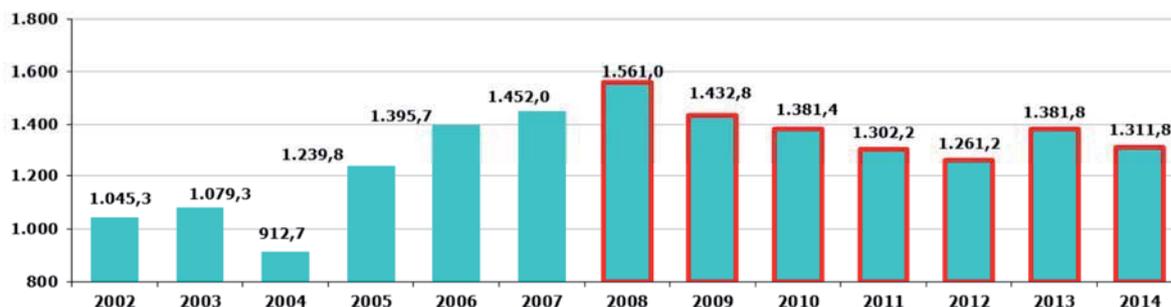
Graf. 1 - L'andamento della domanda di mobilità: numero di spostamenti totali nel giorno medio feriale (in milioni)



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

¹ L'Osservatorio "Audimob" si basa su un'estesa indagine telefonica, realizzata con sistema CATI e alimentata da oltre 15000 interviste annue ripartite su 4 survey (una per stagione, tre/quattro settimane per ciascuna stagione). L'Osservatorio è attivo dall'inizio del 2000 e interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni. L'indagine 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. È da sottolineare che dal 2012 le interviste effettuate sono state circa la metà rispetto alla serie storica 2000-2011. Le oltre 7000 interviste realizzate dal 2012 assicurano tuttavia un margine di errore molto contenuto e quindi la piena confrontabilità dei dati in serie storica.

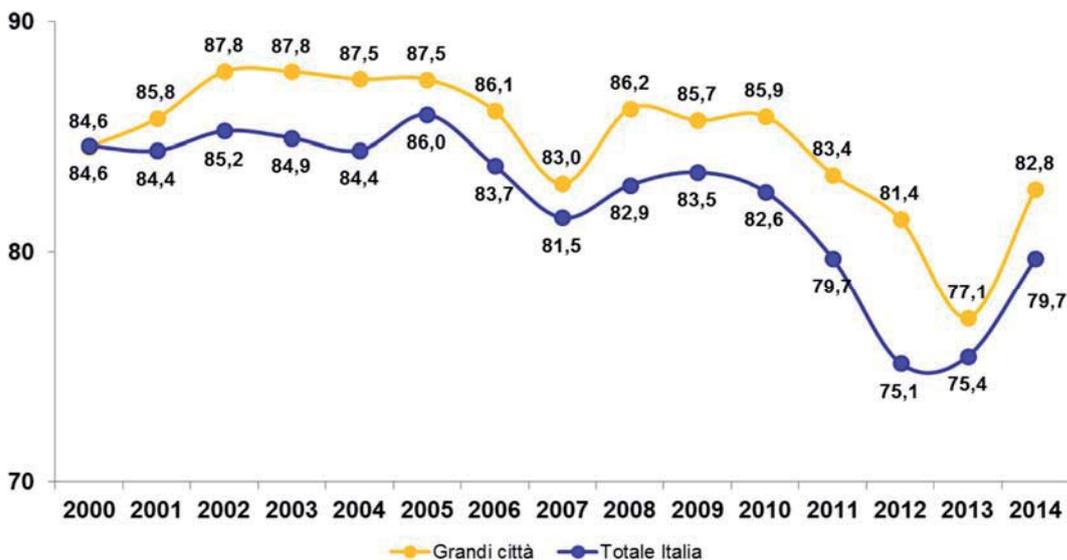
Graf. 1bis - L'andamento della domanda di mobilità: numero di passeggeri*km total i nel giorno medio feriale (in milioni)



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

In sensibile crescita è anche il tasso di mobilità (**Graf. 2**). Infatti la popolazione mobile che ha effettuato almeno uno spostamento nella giornata media feriale passa dal 75,4% del 2013 al 79,7% del 2014. Il tasso di mobilità è un indicatore importante del *sentiment* e della fiducia dei cittadini, della rinnovata voglia di "muoversi", di riaffacciarsi al mondo dei consumi e del tempo libero (almeno come nuova presa di considerazione). Un balzo così significativo potrebbe quindi segnalare una modifica favorevole del clima e degli umori generali della collettività verso il futuro.

Graf. 2 – L'andamento del tasso di mobilità(*)



(*) Quota percentuale di persone uscite di casa in un giorno medio feriale

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

Il trend positivo della domanda deve tuttavia consolidarsi nel tempo. Peraltro i primi risultati della rilevazione "Audimob" per il 2015, effettuata nei mesi di giugno e di luglio, non sembrano confermare il quadro di forte ripresa che ha caratterizzato il 2014. Il tasso di mobilità, in particolare, si è attestato al 78,2%, un valore un po' più basso rispetto alla media dello scorso anno, ma comunque in deciso rialzo dopo la forte riduzione del biennio 2012-2013.

Nella distinzione tra urbano ed extra-urbano², si osservano dinamiche di segno opposto: gli spostamenti urbani crescono infatti del 14,6%, mentre quelli extra-urbani segnano il passo seppure in misura contenuta (-3,2%). Di conseguenza, la quota della mobilità urbana sul totale risale al 66,9%, dopo alcuni anni di declino. La ragione di questo nuovo equilibrio è molto chiara: nel 2014 si è registrata una brusca sterzata verso la mobilità di corto raggio, invertendo una tendenza opposta che si era strutturata in un ciclo pluriennale. Si vede bene tale processo nella distribuzione degli spostamenti per lunghezza (**Tab. 2**) dove i tragitti più brevi, "a vocazione urbana" convenzionalmente tagliati sul raggio dei 10 km, salgono nel 2014 al 73,5% del totale con una crescita di peso di ben 4,4 punti percentuali rispetto al 2013, a scapito dei viaggi sia di media (10-50km) sia di lunga distanza (superiori ai 50km). Con appena il 2,6% di spostamenti, la dimensione del lungo raggio resta assolutamente minoritaria nella domanda di mobilità espressa dai cittadini italiani.

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

	2014	2013	2012	2008	2000	Var. peso % 2013-2014	Var. peso % 2000-2014
Spostamenti a vocazione urbana (fino a 10 km)	73,5	68,9	70,4	73,2	79,8	+4,4	-6,3
Spostamenti di media distanza (10-50 km)	23,9	27,7	26,6	26,6	18,1	-3,8	+5,7
Spostamenti di lunga distanza (oltre 50 km)	2,6	3,3	3,0	3,3	2,1	-0,7	+0,5
<i>Totale</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

Per ciò che riguarda invece i tempi di percorrenza, le medie sia complessive sia specifiche per mobilità urbana e per la mobilità extra-urbana evidenziano una sostanziale stabilità dei valori tra il 2013 e il 2014. L'accorciamento del viaggio quindi non sembra tradursi in una riduzione del tempo dedicato alla mobilità, a causa di un decremento della velocità media (vedi successive Tab. 12 e 13). E questo sembra valere sia nei tragitti urbani come nei viaggi extra-urbani.

Circa le motivazioni degli spostamenti, la dinamica-chiave del 2014 è senza dubbio rappresentata dal sensibile recupero di peso della componente di mobilità legata alle motivazioni del tempo libero (**Tab. 3**), che sale al 31,5% del totale spostamenti, ben 8 punti percentuali in più rispetto al 2013. È un valore vicino a quello del 2008, ad inizio della crisi economica. La componente "lavoro" delle ragioni di mobilità resta invece sostanzialmente stabile, come peso percentuale, negli ultimi anni.

² La definizione di "mobilità urbana" usualmente adottata nelle precedenti edizioni del Rapporto include tutti gli spostamenti che l'intervistato dichiara di avere effettuato con origine e destinazione in uno stesso comune, ad eccezione delle percorrenze dichiarate superiori ai 20km.

Tab. 3 – L'articolazione della domanda di mobilità per motivazione degli spostamenti (distribuzione %) – Totale Italia(*)

	2014	2013	2012	2008
Lavoro	31,7	31,2	31,0	30,8
Studio	5,6	6,5	5,5	5,1
Gestione familiare	31,1	38,4	40,0	31,4
Tempo libero	31,5	23,9	23,4	32,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

(*) Spostamenti nel giorno medio feriale, esclusi i rientri a casa.

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

La redistribuzione dei viaggi a favore del tempo libero piuttosto che del lavoro sembra essere, sempre al netto delle verifiche nei prossimi anni, un segnale di quel mutamento di *sentiment* e di fiducia dei cittadini a cui prima si accennava.

Gli italiani si muovono di più, soprattutto nel corto raggio, e si riappropriano della dimensione del tempo libero, ma al momento sono l'atteggiamento di fondo e le percezioni dei cittadini (più mobilità, più godimento del tempo libero) a modificarsi, meno i riflessi strutturali di tipo economico (più consumi, più occupazione, più ricchezza). D'altra parte, non va nemmeno dimenticato che il recupero congiunturale della mobilità per tempo libero, misurata in quote percentuali, si scontra comunque con un dato di medio periodo "dall'inizio della crisi" che resta fortemente negativo nei valori assoluti: tra il 2008 e il 2014 circa 4 milioni di spostamenti in meno per tempo libero (nel giorno medio feriale), a cui si aggiungono quasi 3 milioni in meno di spostamenti per lavoro e 3,5 milioni in meno di spostamenti per gestione familiare.

1.2. La riscossa della mobilità ecologica

Nell'anno del consolidamento della ripresa della domanda di mobilità, il fronte delle scelte modali degli italiani ha registrato una **decisa spinta verso le soluzioni di trasporto più ecologiche e sostenibili**. In un quadro generale di incremento degli spostamenti per tutti i modi di trasporto, le percorrenze a piedi e in bicicletta in particolare sono aumentate di oltre un quarto in un solo anno (**Tab. 4**), invertendo un trend negativo che si prolungava dal 2008. Anche i vettori della mobilità collettiva nel loro insieme segnano per il 2014 una crescita positiva di oltre il 10%, quasi doppia rispetto al +6,4% dell'auto.

Tab. 4 – Dinamica degli spostamenti con i diversi mezzi di trasporto (variazioni % e variazioni valori assoluti) – Totale Italia

	Valori assoluti in milioni				Variazioni %	
	2014	2013	2012	2008	2013-2014	2008-2014
Piedi e bicicletta	21,3	16,9	16,8	26,9	+26,0	-20,8
Mezzi privati (auto)	73,3	68,9	66,2	82,3	+6,4	-10,9
Motocicli/Cidomotori	3,9	3,1	3,0	5,8	+25,8	-32,8
Mezzi pubblici	13,2	11,3	11,5	13,1	+11,8	+0,8
<i>Totale spostamenti</i>	<i>111,7</i>	<i>100,2</i>	<i>97,5</i>	<i>128,1</i>	<i>+11,7</i>	<i>-12,8</i>

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

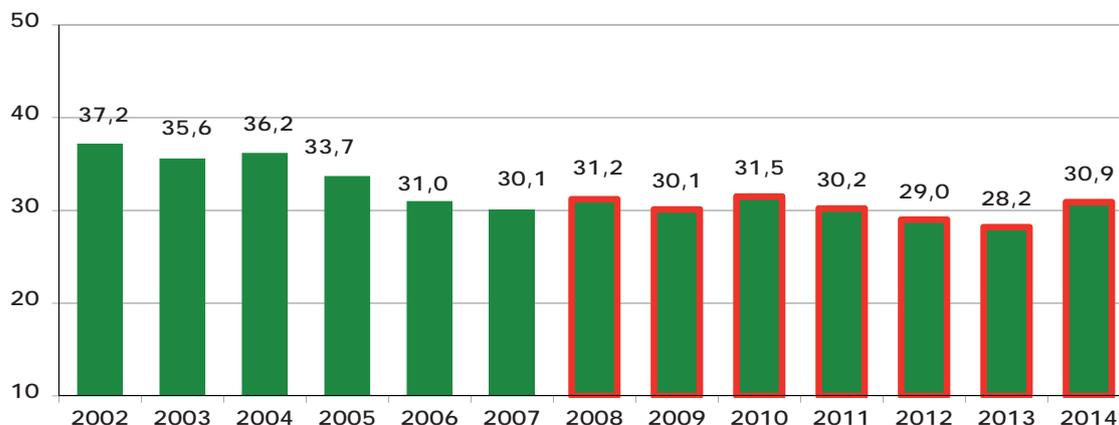
Per effetto di questa accelerazione nei valori assoluti impressa dalla domanda di mobilità servita con i mezzi più ecologici, due indicatori-chiave monitorati per misurare le tendenze al riequilibrio modale mostrano una apprezzabile dinamica rialzista:

- da un lato, il "tasso di mobilità sostenibile" (**Graf. 3**), ovvero il peso complessivo in valore percentuale degli spostamenti effettuati con un mezzo pubblico, a piedi e in bicicletta: nel 2014 questo indicatore sale al 30,9% contro il 28,2% del 2013, attestandosi ad un livello non lontano da quello del 2008 (31,2%);
- dall'altro lato il "tasso di penetrazione del trasporto pubblico" (**Graf. 4**) misurato come *modal split* della mobilità pubblica sui soli spostamenti motorizzati segna nel 2014 un valore pari al 14,6%, confermando il forte e continuo consolidamento a partire dal 2009 (11,6% il dato di quell'anno) e soprattutto registrando il valore più alto nella serie storica di "Audimob" dal 2002.

Rispetto alla ripartizione modale degli spostamenti motorizzati (**Tab. 5**), il punto percentuale guadagnato dal trasporto pubblico nel 2014 contribuisce ad erodere la quota pur sempre dominante dell'auto (dall'82,7% all'81,1%). E' da rilevare che questa contrazione avviene in assenza, nella media dello stesso anno, di un aumento del prezzo dei carburanti, come si evince dalla **Tab. 6**.

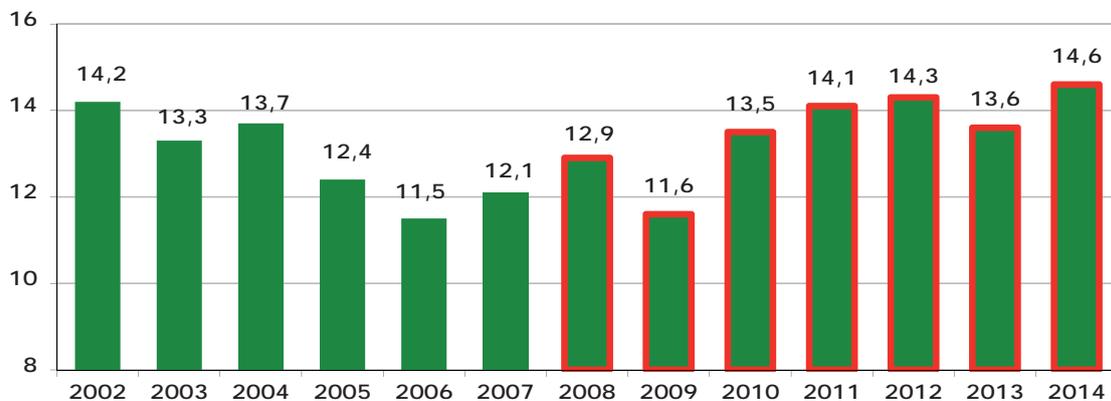
Contestualmente, tra i mezzi motorizzati hanno guadagnato molto terreno lo scorso anno motocicli e ciclomotori, con una variazione positiva di spostamenti di oltre il 25% e uno *share* modale che è salito dal 3,7% al 4,3%.

Graf. 3 - 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. 4 - Tasso di penetrazione del trasporto pubblico (quota % di spostamenti con mezzi collettivi sul totale mezzi motorizzati)



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

Tab. 5 – Distribuzione % degli spostamenti *motorizzati* per mezzi di trasporto – Totale Italia

	2014	2013	2012	2008
Mezzi privati (Auto)	81,1	82,7	82,0	81,4
Motocicli/Ciclomotori	4,3	3,7	3,8	5,7
Mezzi pubblici	14,6	13,6	14,3	12,9
<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

Tab. 6 – L'andamento dei prezzi del carburante (medie annuali, numeri indice)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ^(*)
Benzina	100	101,1	107,6	116,7	122,9	124,2	132,0	117,9	130,4	148,8	170,8	167,1	163,7	149,0
Gpl	100	104,1	103,8	109,8	124,7	120,5	131,1	108,3	127,3	145,3	158,5	155,1	148,3	119,7
Gasolio	100	102,5	109,9	129,7	136,0	136,0	157,1	126,3	142,1	169,4	199,3	193,7	188,2	167,1

(*) Dati riferiti al periodo gennaio-settembre

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

I segni positivi della dinamica congiunturale per i mezzi di trasporto più sostenibili non devono tuttavia fare velo ad una lettura realistica sui punti di attenzione (e di debolezza) del quadro strutturale che restano di tutta evidenza. Ne evidenziamo quattro in particolare.

In primo luogo, per la mobilità ecologica (mezzi senza motore) si deve osservare che il sorprendente recupero sperimentato nel 2014 riesce a compensare sono in parte la caduta degli spostamenti registrata negli anni della crisi economica; infatti, il volume complessivo delle percorrenze a piedi e in bicicletta nel giorno medio feriale resta nel 2014 inferiore di circa il 20% rispetto al 2008. La crisi economica, come lungamente discusso nei Rapporti degli anni passati, ha avuto un paradossale effetto negativo sulla mobilità ecologica, sia perché in assoluto la domanda si è fortemente ridotta, sia perché i viaggi si sono allungati (pendolari spinti in periferia e nelle cinture metropolitane a causa del costo della vita) riducendo le opportunità di

muoversi a piedi o in bici cletta, sia perché i minori consumi per tempo libero hanno colpito maggiormente le percorrenze occasionali e di breve raggio per *shopping*, svago e così via.

In secondo luogo, è vero che decisamente migliore si presenta il saldo della mobilità collettiva che grazie alla spinta del 2014 recupera interamente i volumi di passeggeri del 2008; è l'unica modalità di trasporto a registrare un modesto segno positivo nella variazione assoluta degli spostamenti tra il 2008 e il 2014 (+0,8%, contro ad esempio il -10,9% dell'auto). Tuttavia, il tasso di penetrazione del Tpl - seppure al suo massimo dal 2002 come si è visto -, si ferma alle soglie del 15% contro l'oltre 80% dell'auto. Un divario strutturale che resta amplissimo e che, nella prospettiva del riequilibrio modale, richiede una forte accelerazione nei ritmi di recupero (oltre ad una continuità che non sempre riesce ad essere assicurata). Da rilevare, a corollario, che il coefficiente di occupazione dell'auto si è abbassato, passando da 1,42 passeggeri per viaggio registrato nel 2013 a 1,34 nel 2014, il livello più basso dal 2005. A parità di passeggeri trasportati, quindi, torna a crescere il numero di veicoli privati circolanti dopo un alcuni anni di lenta diminuzione.

In terzo luogo, si deve ugualmente osservare che un tasso di mobilità sostenibile al 30% significa, per opposta simmetria, che il 70% degli spostamenti nel Paese si effettua con un mezzo motorizzato di trasporto individuale; una forbice troppo larga che non può essere chiusa in tempi ragionevoli con incrementi annui frazionari.

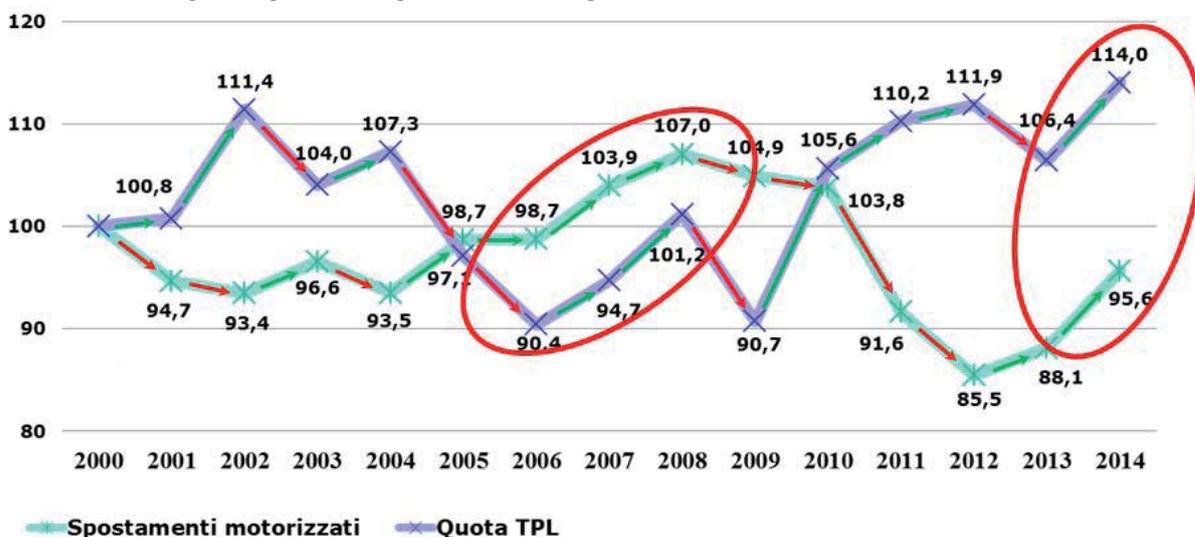
Infine, va ancora segnalato che i dati parziali di "Audimob" per il 2015 non confermano al momento questa avanzata piuttosto significativa dei mezzi di trasporto sostenibili, in particolare per la componente della mobilità collettiva. Su questo dato stanno sicuramente incidendo, da un lato la ripresa del mercato dell'auto con una forte crescita delle immatricolazioni nei primi nove mesi del 2015 (+15,2%), e dall'altro lato - nello stesso periodo - l'ulteriore discesa del prezzo del carburante, che già era stata significativa nella media del 2014 (vedi sempre **Tab. 3**).

È evidente quindi che il percorso di avvicinamento verso una ripartizione più equilibrata degli spostamenti è nel nostro Paese ancora molto lungo.

Tuttavia, il risveglio degli spostamenti non motorizzati dopo un lungo "letargo" dovuto a ragioni collegabili, direttamente e indirettamente, alla crisi economica lascia ben sperare per un cambio di attitudine strutturale degli stili di mobilità degli italiani: da un lato, maggiore sensibilità e attenzione per la sostenibilità ambientale e sociale (maggiore qualità della vita negli spazi urbani, riduzione della congestione e della velocità di viaggio, più attenzione agli effetti del trasporto sulla salute, meno incidenti oltre che meno emissioni ecc.) e anche per la sostenibilità economica del trasporto (minori costi per gli utenti), dall'altro lato, maggiore attenzione verso soluzioni di trasporto alternative all'auto, dal mezzo senza motore appunto al mezzo pubblico passando per le nuove forme di mobilità in condivisione (*sharing mobility*) che si affacciano con sempre maggiore appeal e prepotenza nel panorama nazionale (per ora soprattutto nelle grandi città).

Per ciò che riguarda poi lo specifico del trasporto pubblico la combinazione virtuosa del 2014 va letta soprattutto nella crescita della quota modale accompagnata all'ampliamento complessivo del mercato della mobilità, una convergenza che negli ultimi 15 anni si è verificata solo nel 2007 e nel 2008 (**Graf. 5**). È il segnale, auspicabilmente, che il settore è in grado di intercettare la ripresa della domanda, non è più - o potrebbe non essere più - al traino della crisi economica e di scelte difensive dei cittadini in risposta alle minori disponibilità di reddito e/o all'aumento del prezzo della benzina.

Graf. 5 - L'andamento degli spostamenti motorizzati e della quota modale del trasporto pubblico (numeri indice)



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

Conferma questo quadro positivo il tradizionale indicatore di propensione alla modifica dei comportamenti d'uso dei mezzi di trasporto che reitera nel 2014 l'atteggiamento favorevole dei cittadini verso una maggiore fruizione dei mezzi pubblici e, in senso contrario, verso un minor ricorso all'auto. L'indice complessivo di propensione al cambio modale sale nel totale a 64,6 (in scala da 1 a 200) contro il valore 62,4 del 2013. Nelle grandi città l'indice è più alto, pari a 66,5, per effetto dei maggiori disagi nell'uso dell'auto, ma in leggera diminuzione rispetto al 2013.

Per ciò che riguarda in modo specifico la **mobilità urbana** gli spostamenti motorizzati sono cresciuti in valore assoluto di circa 10 milioni (giorno medio feriale) nel 2014 (+24%), di cui quasi 2 milioni sono i passeggeri in più sui mezzi pubblici. Questo balzo in avanti ha consentito un recupero quasi completo dei livelli di domanda espressa dall'inizio della crisi; rispetto al 2008 infatti il calo degli spostamenti urbani motorizzati risulta inferiore all'1%.

Il trasporto pubblico nel suo complesso vede incrementare il *modal split* di oltre un punto percentuale, attestandosi al 14% del totale degli spostamenti motorizzati nelle aree urbane (**Tab. 7**). L'automobile perde invece circa due punti e mezzo di quota modale attestandosi appena sotto la soglia dell'80% (79,8%), grossomodo agli stessi livelli degli anni della crisi (dal 2008 in poi con l'eccezione positiva del 2013). La diminuzione tendenziale del peso delle "quattro ruote" nelle città è quindi un dato di fatto, anche per effetto della crisi economica. Tuttavia non ci si stancherà di ripetere che sul piano strutturale l'impatto di questa dinamica di erosione appare ancora molto limitato e non scalfisce seriamente la posizione dominante dell'automobile nella scelta di trasporto dei cittadini.

Sotto questo profilo il perseguimento di un obiettivo di consistente riequilibrio modale richiederebbe una decisa accelerazione del processo in corso.

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

	2014	2013	2012	2011	2008
Mezzi pubblici	14,0	12,8	15,1	13,5	12,6
Mezzi privati (auto)	79,8	82,4	79,7	79,4	79,5
Motocicli/Ciclomotori	6,2	4,8	5,2	7,1	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

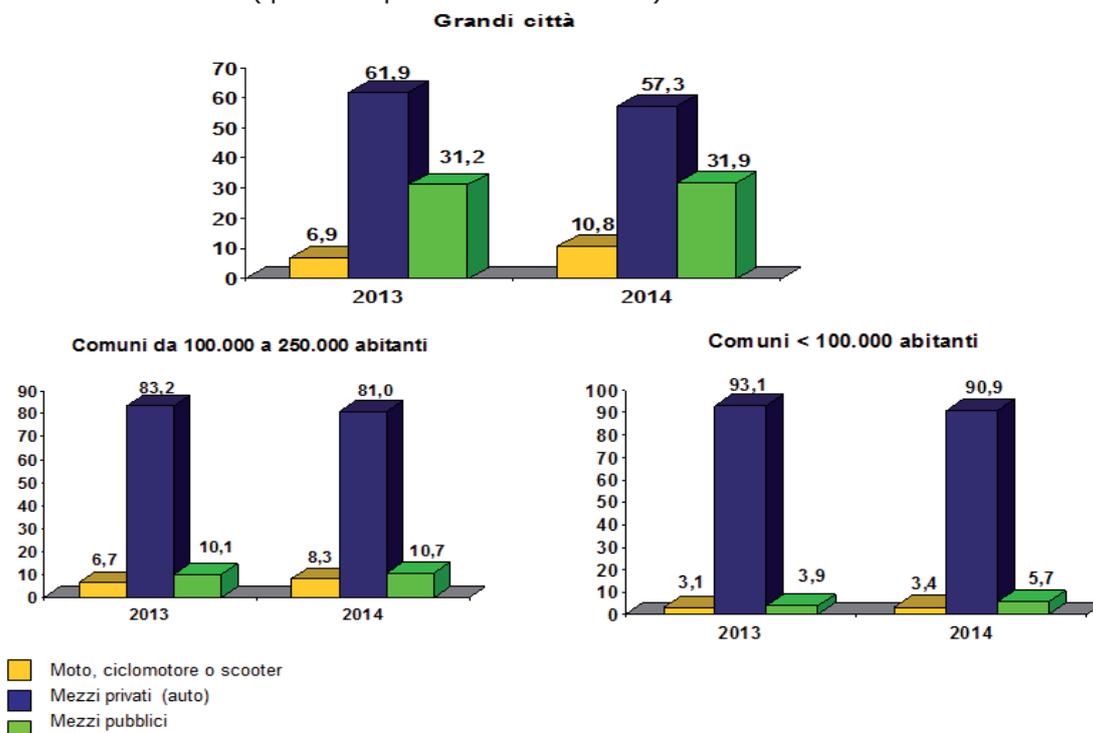
Quanto all'articolazione della ripartizione modale (motorizzata) nei differenti contesti urbani (**Graf. 6**) si può osservare in primo luogo che la mobilità collettiva si consolida in tutte le fasce di ampiezza delle città, ma con una crescita proporzionalmente più accentuata nei centri minori.

Infatti:

- nelle grandi aree urbane (comuni con oltre 250mila abitanti) l'incidenza del trasporto pubblico arriva ad un ragguardevole 31,9% (+0,7% rispetto al 2013), il valore più alto dal 2004. Da sottolineare che tra i mezzi privati si è registrato un rilevante "travaso" di spostamenti tra l'auto e la moto, a favore delle "due ruote"; infatti la quota modale dell'auto scende dal 61,9% del 2013 al 57,3% del 2014, mentre la moto passa dal 6,9% al 10,8%;
- anche nelle medie città il trasporto pubblico si consolida nel 2014 passando dal 10,1% al 10,7% di *share* modale; questa crescita recupera tuttavia solo in minima parte il brusco decremento che si era registrato tra il 2012 e il 2013 (oltre 5 punti percentuali) e su cui resta l'urgenza di interrogarsi a fondo;
- nei comuni minori con meno di 100mila abitanti, il trasporto pubblico vede crescere il *modal split* al 5,7% dal 3,9% del 2013. Dopo molti anni di costante caduta, e l'inizio della risalita nel 2013 (3,9%), il 2014 sembra segnare un vero e proprio punto di svolta per il Tpl nei centri minori; per quanto ancora marginale, la copertura dei mezzi pubblici è infatti la più alta dal 2004. L'automobile resta tuttavia in questi contesti "quasi monopolista" con oltre il 90% degli spostamenti serviti.

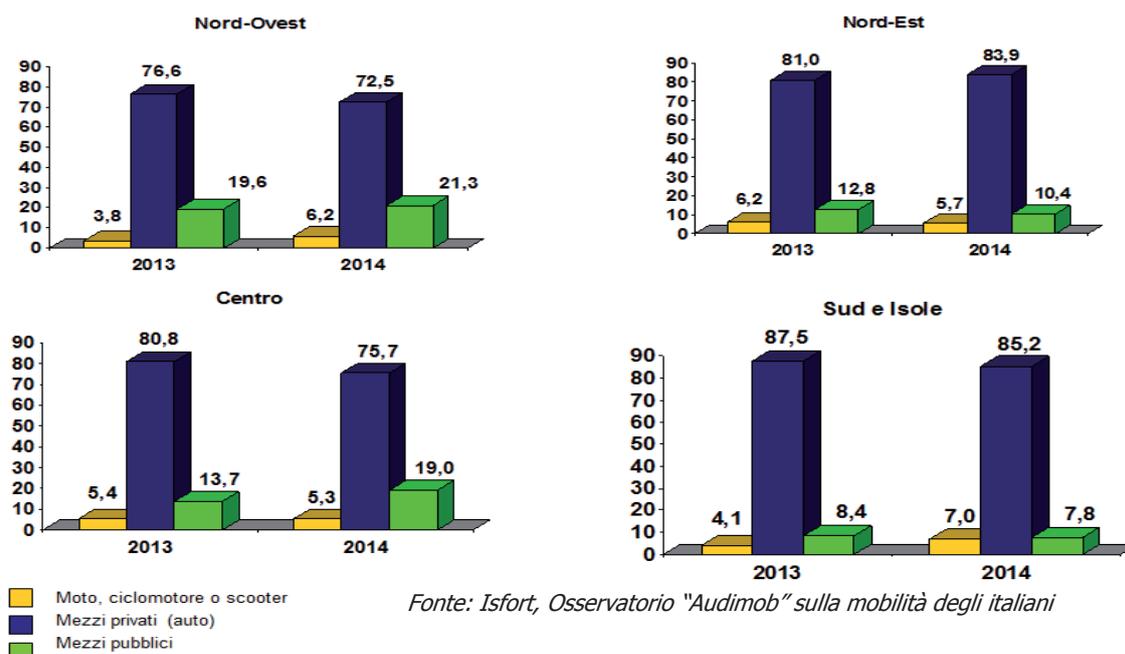
Per ciò che riguarda gli andamenti nelle circoscrizioni territoriali, a differenza della relativa omogeneità di traiettoria registrata nel biennio precedente, per il 2014 i dati mostrano divari significativi tra le aree nella dinamica di tutti e tre i raggruppamenti modali considerati (**Graf. 7**). In particolare i mezzi pubblici evidenziano una crescita di quota modale nelle regioni del Nord-Ovest - dove peraltro registrano storicamente le performance migliori - passando dal 19,6% al 21,3%, e soprattutto nelle regioni del Centro, dove il balzo di *share* è superiore a 5 punti (dal 13,7% al 19%). Un passo in dietro invece per il Nord-Est (dal 12,8% al 10,4%) e, in misura più contenuta, per il Mezzogiorno (dall'8,4% al 7,8%).

Graf. 6 – Il mercato *urbano* dei mezzi di trasporto per ampiezza dei comuni di residenza (quote % spostamenti motorizzati)



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

Graf. 7 – La ripartizione del mercato *urbano* dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale



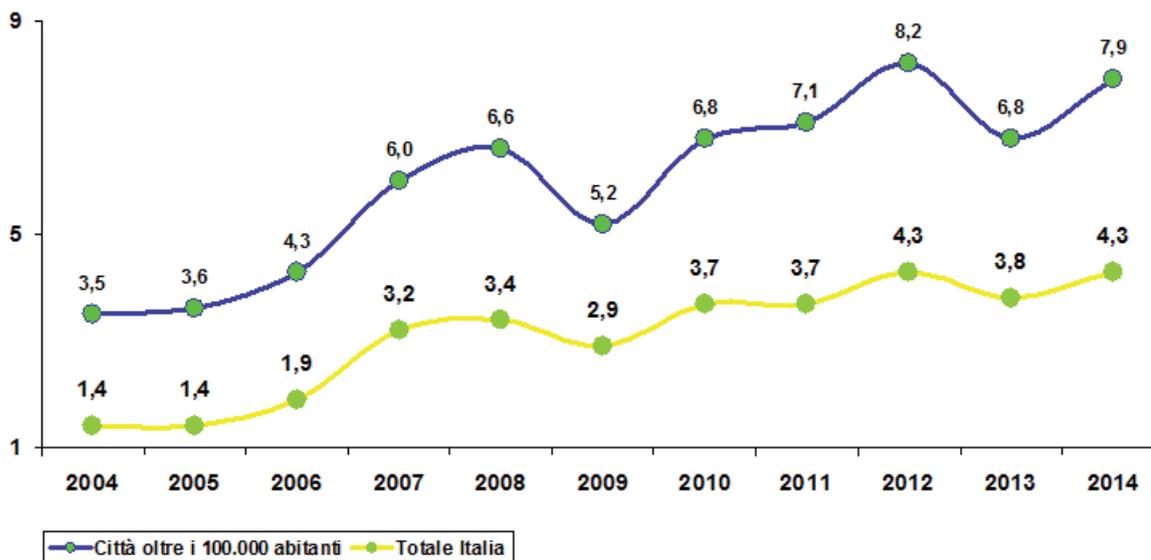
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

Nella ripartizione degli spostamenti del trasporto pubblico urbano tra "gomma" e "ferro" (metropolitana, tram, treno suburbano, altri sistemi a guida vincolata) si è registrato un ulteriore consolidamento della quota del "ferro", sia nel valore generale (dal 34,6% del 2013 al 37,6% del 2014), sia in riferimento alle sole grandi città (dal 41,6% al 43,7%).

Sul fronte dell'intermodalità, altra di menzione tradizionalmente monitorata dall'Osservatorio "Audimob", la dinamica del 2014 relativa all'incidenza sul totale degli spostamenti urbani torna in positivo dopo la (sorprendente) diminuzione del 2013. Come evidenziato nel **Graf. 8**, le combinazioni di mezzi di trasporto per gli spostamenti salgono negli ambiti urbani dal 3,8% del 2013 al 4,3% del 2014, che rappresenta – insieme all'anno 2012 – il valore più alto dal 2004. Guardando alle sole città con oltre 100mila abitanti la percentuale sale nel 2014 al 7,9% rispetto al 6,8% del 2013 (in questo caso tuttavia il valore record resta quello del 2012 con l'8,2%). La curva degli spostamenti intermodali riprende quindi un trend positivo molto pronunciato, per effetto del quale il peso delle combinazioni tra mezzi di trasporto si è triplicato in 10 anni, pur continuando a rappresentare una quota ancora marginale – e quindi con alte potenzialità di crescita – della domanda soddisfatta di mobilità urbana.

Il monitoraggio degli spostamenti effettuati a piedi o in bicicletta evidenzia, come si è già accennato, una forte spinta complessiva della mobilità non motorizzata in particolare nelle aree urbane (+25% di percorrenze nel 2014), invertendo un lungo ciclo negativo. Allo stesso tempo la quota modale della mobilità ecologica nelle città ha ripreso a salire, dopo diversi anni, attestandosi al 28,1% (tuttavia ancora inferiore di quasi 5 punti percentuali rispetto al 2008) (**Tab. 7**).

Graf. 8 - L'andamento degli spostamenti intermodali urbani (% sul totale degli spostamenti motorizzati)



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

Tab. 7 – La dinamica della mobilità ecologica (spostamenti a piedi o in bicicletta) (valori %)

	Totale				Mobilità urbana			
	2014	2013	2012	2008	2014	2013	2012	2008
Quota modale di spostamenti a piedi	15,4	13,8	14,9	17,5	22,8	22,9	24,6	27,6
Quota modale di spostamenti in bicicletta	3,8	3,1	2,3	3,6	5,3	4,7	3,6	5,2
Totale quota modale degli spostamenti non motorizzati	19,2	16,9	17,2	21,1	28,1	27,6	28,2	32,8

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

Nella suddivisione tra spostamenti a piedi e spostamenti in bicicletta, il 2014 segna un ulteriore incremento della quota modale della bici, in particolare negli ambiti urbani: si passa infatti dal 4,7% del 2013 al 5,3% del 2014, un valore che riattesta il peso della mobilità ciclistica al livello del 2008. La componente pedonale mantiene invece grossomodo a livello urbano le stesse posizioni (22,8% di percorrenze).

Rispetto alla dimensione delle città, la mobilità ecologica è cresciuta significativamente nell'ultimo anno nei piccoli e nei medi centri, a differenza di quanto accaduto nel 2013. In particolare nei comuni con meno di 100mila abitanti gli spostamenti a piedi e in bicicletta salgono al 30,4% del totale, recuperando quindi il livello del 2012 (dopo il calo registrato nel 2013); ugualmente nelle città tra 100mila e 250mila abitanti la mobilità non motorizzata guadagna poco meno di due punti di quota modale, arrivando al 27,3%.

Passando all'analisi del segmento della **mobilità extra-urbana** si è registrato nel 2014 una riduzione della domanda, contrariamente a quanto avvenuto nelle aree urbane. Gli spostamenti motorizzati sono infatti diminuiti nel giorno medio feriale di poco più di tre milioni, ovvero dell'8,9%, dopo la crescita del 2013 (+4%). Rispetto al 2008 la riduzione della domanda nell'extra-urbano è stimata in 10 milioni di viaggi, poco meno di un quarto della base di partenza. La riduzione del volume di spostamenti è stata determinata interamente dalla componente individuale del trasporto; in valore assoluto l'auto perde quasi tre milioni di passeggeri. Stabile invece nei valori assoluti la mobilità collettiva.

Per effetto di queste dinamiche di riposizionamento, la quota modale del trasporto collettivo è salita nel 2014 di oltre un punto percentuale raggiungendo l'asticella del 15%, il valore più alto stimato da "Audimob" negli ultimi dieci anni (Tab. 8). I viaggi con le "quattro ruote" mantengono tuttavia un *modal split* ben superiore all'80% (83,3% nel 2014 sostanzialmente lo stesso livello del 2013).

Tab. 8 - La ripartizione degli spostamenti per mezzi di trasporto motorizzati nella mobilità extra-urbana (val. %)

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

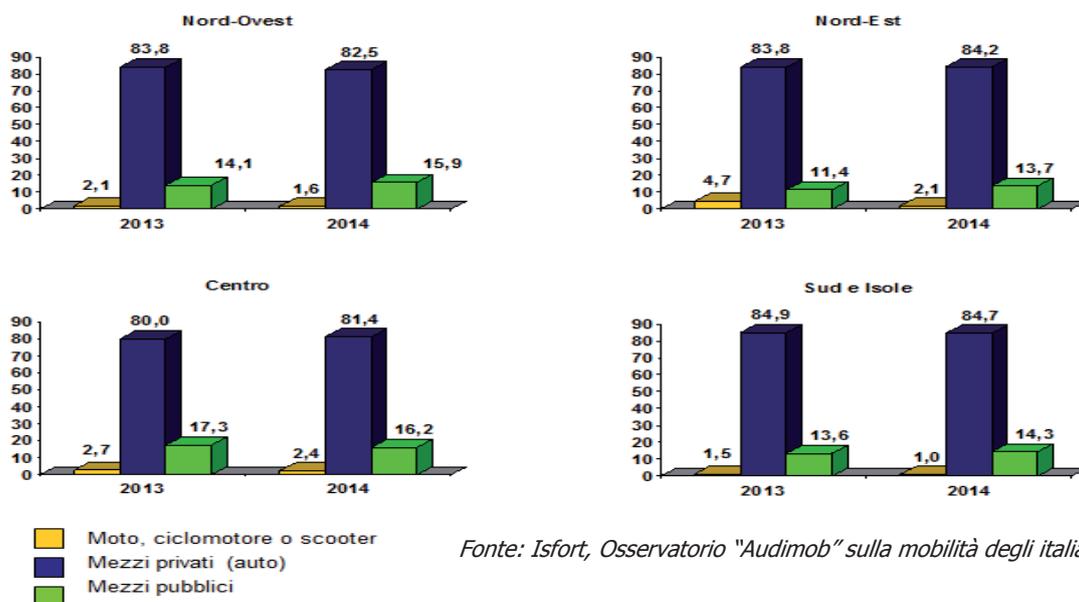
Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

La ripartizione dei mezzi di trasporto extra-urbani per circoscrizione territoriale evidenzia per il 2014 traiettorie non sempre omogenee a quelle registrate per la mobilità urbana (**Graf. 9**). In crescita la quota modale del trasporto pubblico nelle regioni settentrionali, attestata al 15,9% nel Nord-Ovest, nel Nord-Est (al 13,7%) e, seppure in misura più contenuta, anche al Sud (al 14,3%), mentre un lieve decremento si registra al Centro, dove tuttavia il peso elevatissimo dell'area metropolitana di Roma – con la sua forte attrazione di pendolari e *city users* in genere – fa crescere strutturalmente la quota della mobilità collettiva extra-urbana (16,2%).

Nel monitoraggio della ripartizione della domanda di trasporto pubblico extra-urbano fra modalità "gomma" e modalità "ferro", il 2014 registra un ulteriore significativo incremento della quota dei sistemi su rotaia, che hanno superato la soglia del 50% dei viaggi effettuati con mezzi collettivi; è un valore superiore di oltre cinque punti rispetto al 2013 e di quasi 10 rispetto al 2012. La mobilità collettiva extra-urbana su "ferro" sembra dunque aver imboccato un percorso accelerato di crescita nell'ultimo biennio, dopo alcuni anni di andamenti incerti.

Una conferma indiretta sembra derivare proprio dal dato sulla componente intermodale della domanda di mobilità extra-urbana che nel 2014, secondo le stime dell'Osservatorio "Audimob", è ulteriormente cresciuta attestandosi al 7,7% di tutti gli spostamenti (6,4 % nel 2013). La possibile valutazione di tale impennata è meno "lineare" rispetto alla valutazione nell'insieme positiva della crescita dell'intermodalità in ambito urbano. Indubbiamente, infatti, c'è un effetto congiunto sia di nuovi modelli di offerta dei servizi di Tpl nelle lunghe direttrici, che integrano meglio le due componenti della "gomma" e del "ferro" - riconoscendo tuttavia al sistema ferroviario la maggiore capacità di captazione della domanda -, sia di una maggiore disponibilità dei cittadini a rispondere alla nuova organizzazione dei servizi che assicura una velocità di spostamento più elevata a fronte di eventuali rotture di carico da sopportare. Tuttavia, poiché la lunghezza media degli spostamenti extra-urbani diminuisce, mentre l'intermodalità dovrebbe "naturalmente" crescere a fronte di un allungamento del viaggio, si deve ipotizzare che sull'incremento della quota di viaggi effettuati con la combinazione di mezzi abbia influito, almeno in parte, il taglio di una serie di servizi diretti di collegamento con le aree urbane ("gomma" e/o "ferro") che di fatto rende obbligatorio e non opzionale la scelta dell'intermodalità per gli utenti del trasporto collettivo.

Graf. 9 – La ripartizione del mercato extra-urbano dei mezzi di trasporto motorizzati per circoscrizione territoriale



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

1.3. La linea piatta della soddisfazione

La "linea piatta" della qualità percepita dei diversi mezzi di trasporto, a cui ci ha abituato la lettura dei dati di soddisfazione registrati da "Audimob" ormai da diversi anni, si è sostanzialmente allungata nel 2014. Nemmeno il consolidamento dei segnali di ripresa dei consumi di mobilità sembra essere un processo che ricomponga equilibri e distanze nella percezione di soddisfazione dei cittadini quando prendono un mezzo di trasporto piuttosto che un altro.

Si confermano innanzitutto, e non poteva essere altrimenti, gli ampi divari registrati nella qualità percepita del viaggio tra i mezzi individuali rispetto ai mezzi collettivi (**Tab. 9**). I tre modi di trasporto individuali (moto, auto e bicicletta) raccolgono anche nel 2014 punteggi medi di soddisfazione ben superiori all'8 (in scala scolastica 1-10; la valutazione riguarda globalmente l'uso del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista), mentre tra i modi di trasporto collettivo solo la metropolitana supera il punteggio medio di 7. Il pullman viaggia su una sufficienza piena (6,5), mentre autobus/tram e treno come di consueto raccolgono un voto medio appena sufficiente. E per autobus e tram resta di gran lunga insufficiente il voto medio registrato nelle grandi città (5,7).

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

	2014 ^(**)		2013 ^(**)		2012		2008	
	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città	Totale	Grandi città
Moto, ciclomotore, scooter	8,3	8,6	8,4	8,8	8,4	8,4	8,4	8,7
Automobile	8,2	7,6	8,2	7,4	8,1	7,5	7,8	7,2
Bicicletta	8,4	8,4	8,4	7,9	8,4	7,9	8,2	8,2
Metropolitana	7,6	7,4	7,6	7,3	7,5	7,5	7,3	7,3
Pullman, autobus extraurbano	6,6	6,5	6,6	6,3	6,6	6,5	6,5	6,3
Treno locale	6,0	6,5	6,0	6,0	6,1	6,2	6,0	6,2
Autobus, tram	6,2	5,7	6,2	5,7	6,1	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

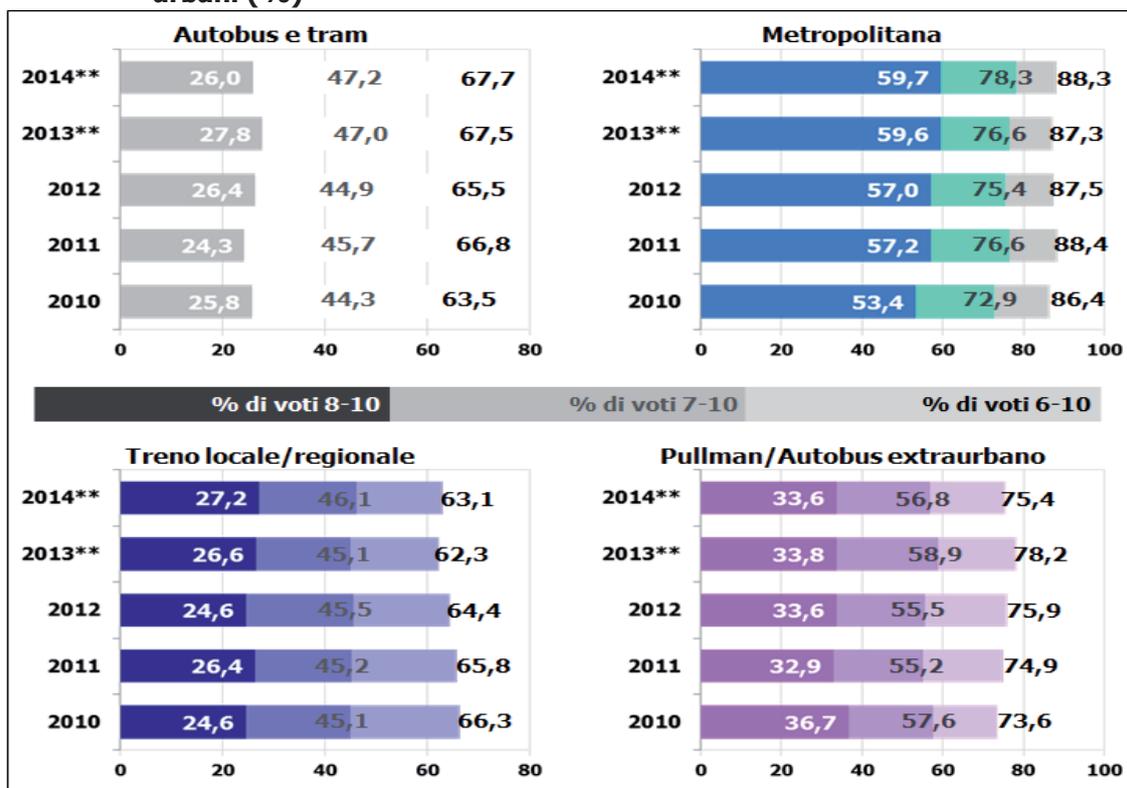
È da sottolineare che nelle condizioni difficili di operatività del trasporto urbano su gomma, in considerazione della forte riduzione degli investimenti per il rinnovo delle flotte e del conseguente incremento dell'età media degli autobus registrato nel 2014, il leggero consolidamento del livello di soddisfazione attorno ai valori della sufficienza può essere valutato in modo positivo, nonostante la distanza ancora molto ampia nei confronti dei mezzi individuali e nonostante la situazione critica di adeguatezza del servizio nelle aree metropolitane.

Se si fa riferimento non ai punteggi medi, ma alle percentuali di voti positivi, si può osservare che la quota di utenti definibili come "soddisfatti" in senso generale, ovvero che assegnano un punteggio tra 6 e 10, si mantiene superiore al 50% anche per tutti i mezzi del trasporto pubblico (Graf. 10). In dettaglio, esprimono un giudizio di sufficienza 2 utenti su 3 per l'autobus/tram (come nel 2013), 3 utenti su 4 per il pullman (in decremento di quasi 3 punti rispetto al 2013) e quasi 9 utenti su 10 per la metropolitana (dall'87,3% del 2013 all'88,3% del 2014). Il treno locale registra infine una percentuale "solo" del 63,1% di voti sufficienti, comunque in leggera crescita rispetto al 2013. È da sottolineare che rispetto al 2010 la quota dei "soddisfatti" cresce in misura abbastanza significativa per l'autobus (oltre 4 punti percentuali), mentre diminuisce per il treno locale (oltre 3 punti).

Gli utenti definibili invece come "pienamente soddisfatti", ovvero che assegnano un punteggio di gradimento almeno di 7,0, scendono a meno del 50% per l'autobus e per il treno locale, al 56,8% per il pullman, mentre la metropolitana mantiene una quota di soddisfazione piena ancora molto alta, vicina all'80%. Va ricordato che nel trend degli ultimi anni, la metropolitana ha marcato una sensibile e continua crescita dell'area dei "pienamente soddisfatti" (oltre 5 punti percentuali tra il 2010 e il 2014).

Infine, l'area dell'eccellenza, ovvero la quota dei tre punteggi più alti (8, 9 e 10), si riduce al 26% per l'autobus (ed è in diminuzione rispetto al 2013) e al 27% per il treno locale, si allarga ma non troppo per il pullman (circa il 33%), mentre la metropolitana si mantiene sulla soglia del 60% come nel 2013.

Graf. 10 - I diversi livelli di soddisfazione nell'uso dei mezzi pubblici di trasporto urbani (%)*



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

(**) Dati da campione

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

Nella segmentazione territoriale (circostrizioni geografiche) della soddisfazione per i mezzi del trasporto pubblico si può osservare (**Tabb. 10 e 11**) che anche nel 2014 per l'autobus e tram resta molto ampio il divario tra le regioni del Nord, dove il gradimento medio dei mezzi è ben oltre la sufficienza, e le regioni Centro-Sud, dove invece il voto medio non raggiunge il 6,0.

Per la metropolitana, cresce ancora la soddisfazione d'uso nel Nord-Ovest superando l'8,0 (livelli di gradimento molto vicini a quelli delle "due ruote", motorizzate e non) mentre per il pullman, l'unica variazione significativa – in negativo – riguarda il punteggio medio di soddisfazione nel Nord-Ovest che scende da 7,0 a 6,6 allineandosi alla media nazionale.

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			
	2014 ^(**)	2013 ^(**)	2012	2008	2014 ^(**)	2013 ^(**)	2012	2008
Nord-Ovest	6,6	6,6	6,6	6,3	8,3	8,2	8,0	7,6
Nord-Est	6,7	7,0	7,0	6,8	-	-	-	-
Centro	5,7	5,9	5,7	5,5	7,1	6,9	7,1	7,0
Sud e Isole	5,8	5,6	5,5	5,5	7,2	7,3	7,3	7,1
<i>Totale</i>	<i>6,2</i>	<i>6,2</i>	<i>6,1</i>	<i>6,0</i>		<i>7,6</i>	<i>7,6</i>	<i>7,3</i>

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

^(**) Dati da campione

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

Tab. 11 – La soddisfazione per i mezzi di trasporto pubblico extra-urbano per circoscrizione territoriale di residenza degli intervistati (punteggi 1-10)^(*)

	Pullman/Autobus extraurbano				Treno locale/regionale			
	2014 ^(**)	2013 ^(**)	2012	2008	2014 ^(**)	2013 ^(**)	2012	2008
Nord-Ovest	6,6	7,0	6,7	6,5	6,0	5,8	6,2	5,9
Nord-Est	6,7	6,8	6,8	7,1	6,4	6,4	6,0	6,3
Centro	6,5	6,5	6,2	6,4	5,9	5,9	5,8	6,1
Sud e Isole	6,5	6,5	6,6	6,4	5,9	6,0	6,2	5,9
<i>Totale</i>	<i>6,6</i>	<i>6,6</i>	<i>6,6</i>	<i>6,5</i>	<i>6,0</i>	<i>6,0</i>	<i>6,1</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

Infine, per ciò che riguarda la velocità media percepita dei diversi mezzi di trasporto, il dato del 2014 evidenzia un sensibile peggioramento in ambito urbano, ovvero una diminuzione della velocità media, dopo alcuni anni di lenta crescita (**Tab. 12**). È evidente quindi che il sensibile incremento del volume di spostamenti dentro i perimetri urbani sta creando situazioni di traffico e di circolazione più problematiche e, per conseguenza, una riduzione delle velocità medie di percorrenza, registrata in particolare per i mezzi individuali. Mantiene invece la stessa velocità media lo spostamento con i mezzi pubblici, e si riducono perciò un po' le distanze dai mezzi privati (distanze tuttavia ancora molto ampie che certificano un problema strutturale di competitività del trasporto collettivo su questo fronte). Per gli spostamenti extra-urbani invece il dato sulla velocità media è di sostanziale stabilità, a fronte di flussi di trasporto che non sono aumentati nel 2014 (**Tab. 13**).

Tab. 12 – La velocità media percepita degli spostamenti i *urbani* per mezzi di trasporto (in km/h)

	2014		2013		2012		2008	
	Totale	Grandi città						
Moto, ciclomotore, scooter	26	23	30	28	33	30	30	30
Automobile	25	22	29	24	28	25	26	23
Mezzi pubblici	15	14	15	14	15	14	15	13
Media totale	23	19	27	21	26	22	25	21

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

Tab. 13 – La velocità media per cepita degli spostamenti *extra-urbani* per mezzi di trasporto (in km/h)

	2014	2013	2012	2008
Moto, ciclomotore, scooter	45	43	46	47
Automobile	47	48	47	47
Mezzi pubblici	40	42	39	39
Media totale	46	47	46	46

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

2. La cauta uscita dalla crisi (*Il monitoraggio dell'offerta*)

2.1. I dati di produzione

Dal 2009 al 2014 le risorse pubbliche per il comparto si sono ridotte del 12% (-800 milioni di Euro). La naturale conseguenza di questa austerità è stata una continua contrazione generalizzata della produzione nel settore del trasporto pubblico locale e regionale.

Durante tale intervallo di tempo, a livello complessivo nazionale, i **livelli produttivi** hanno subito, in base ai dati del campione di aziende del trasporto pubblico monitorate³, una riduzione percentuale del 5,4% (**Tab. 1**). Solo nel 2014 le percorrenze registrano un tenue +0,02% rispetto al 2013 arrestando un andamento decrescente del servizio offerto iniziato a partire dal 2010. Mentre in alcune aree le riduzioni dei chilometri percorsi sono state gestite attraverso soppressioni di alcune corse a domanda debole, riduzioni dei km fuori servizio, eliminazione delle duplicazioni con sentendo una razionalizzazione della rete servita secondo principi di efficienza ed ottimizzazione, nella maggior parte dei casi i tagli generalizzati hanno causato delle ricadute negative sulla qualità e frequenza del servizio reso.

Tab. 1 - Dinamica delle vetture-Km erogate in ambito urbano ed extra-urbano – Analisi territoriale – variazioni percentuali

Analisi territoriale	2009-2014 (var. %)	2012-2014 (var. %)	2013-2014 (var. %)
Nord-Ovest	-2,33	-0,33	1,61
Nord-Est	-4,47	-1,10	-0,92
Centro	-7,15	-2,87	-1,22
Sud e Isole	-9,13	1,65	0,66
<i>MEDIA NAZIONALE</i>	<i>-5,36</i>	<i>-0,90</i>	<i>0,02</i>

Fonte: Elaborazioni ASSTRA –ANAV su dati bilanci aziendali

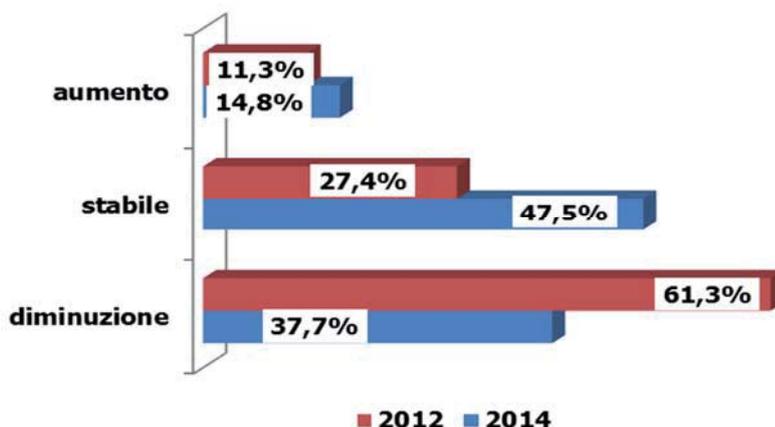
Sotto il profilo territoriale si nota un andamento disomogeneo. A fronte di un accenno ad aumenti nelle percorrenze nelle aree del Nord-Ovest e nel Sud e nelle Isole vi è un processo continuo di diminuzione riscontrabile nel Nord-Est e nel Centro. L'aumento, seppur lieve, che viene riscontrato nel Nord Ovest è ascrivibile principalmente al potenziamento del servizio nelle aree metropolitane, *in primis* l'apertura del prolungamento della linea M5 a Milano e il consolidamento del servizio della metropolitana leggera a Brescia. Il Sud e le Isole, zone che hanno subito nell'ultimo decennio una riduzione dell'offerta continua ed inesorabile, dopo aver raggiunto il minimo nel 2012, dal 2013 stanno pian piano risalendo grazie soprattutto al riconoscimento di corrispettivi non ricevuti per gli esercizi precedenti. Per le aree del Nord Est e del Centro si riscontra invece una diminuzione delle percorrenze. Tali riduzioni in alcune aree, soprattutto nel Centro, hanno causato delle ricadute negative sulla qualità e frequenza del

³ Le aziende del campione sono 61, distribuite tra servizi prevalentemente urbani e prevalentemente extra-urbani, e distribuite territorialmente. Il campione rappresenta il 65% della forza lavoro, il 60% della produzione chilometrica, il 77% dei passeggeri trasportati e il 66,2% del fatturato complessivi del settore.

servizio reso. In altri casi, come nel Nord-Est, diverse realtà che hanno avviato processi di aggregazione a partire dal 2012, hanno anche intrapreso nell'ultimo triennio un percorso di sviluppo e rafforzamento attraverso misure per una ottimizzazione del servizio. Le riduzioni pertanto non hanno prodotto disagi all'utente ma hanno permesso di ampliare e consolidare le aziende in questione.

Il **Graf. 1** conferma quanto sottolineato in precedenza relativamente al raggiungimento di una fase di stabilizzazione delle percorrenze svolte da parte delle aziende campionate. Solo il 37,7% delle aziende ha diminuito le percorrenze nel 2014 rispetto al 2013, tale percentuale risultava pari al 61,3% nel 2012 rispetto al 2011. Quasi la metà delle aziende campionarie mantiene stabile il proprio servizio tra il 2013 e il 2014 rispetto ad un 27,4% registrato nel 2012 rispetto al 2011.

Graf. 1 - Dinamica delle vetture-km erogate in ambito urbano ed extra-urbano (2012 e 2014; % aziende)

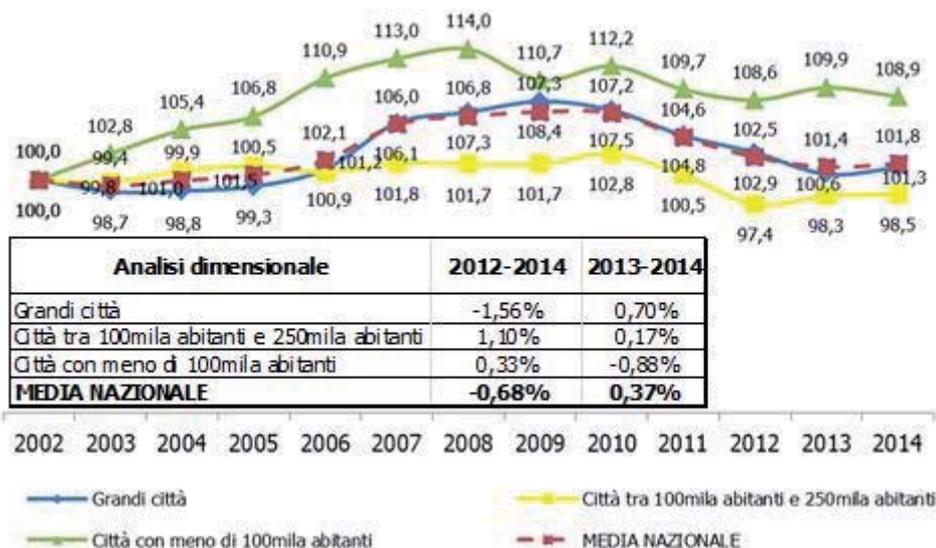


Fonte: Elaborazioni ASSTRA –ANAV su dati bilanci aziendali

Il **Graf. 2**, nel restituire l'analisi dimensionale delle dinamiche produttive in relazione ai soli servizi urbani o prevalentemente urbani, mostra come il leggero aumento delle percorrenze registrato a livello generale sia ascrivibile ai servizi urbani e prevalentemente urbani e non a quelli extra-urbani. L'aumento nell'ultimo anno risulta seppur lieve diffuso sia nelle grandi che nelle medie città, non nelle piccole dove si registra invece una leggera contrazione. L'analisi territoriale dell'andamento delle percorrenze, depurato del dato relativo ai servizi extra-urbani, conferma quanto osservato a livello complessivo generale. Il perdurante calo delle percorrenze avvenuto nel Sud e nelle Isole sembra arrestarsi, probabilmente dettato dalla necessità di rispondere all'effettivo fabbisogno del servizio e non all'andamento delle risorse disponibili.

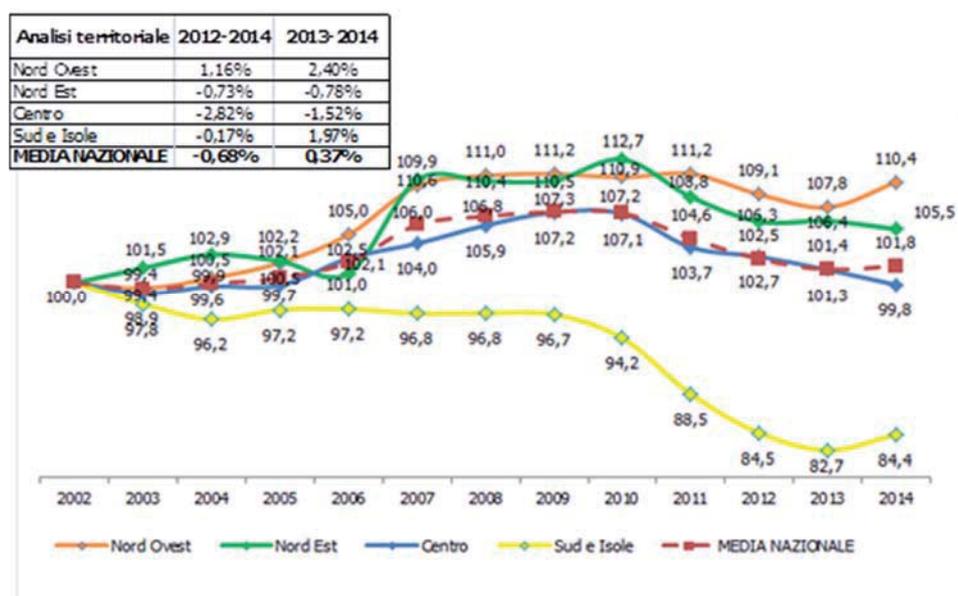
Il **Graf. 3** invece focalizza l'analisi esclusivamente sul servizio in ambito extra-urbano. Le tendenze che si sono registrate in ambito extraurbano non sono però perfettamente assimilabili a quanto avvenuto per i servizi urbani. Il taglio delle percorrenze continua inesorabile anche per il 2014, non fa differenza se si è al Nord, al Centro o al Sud. La riduzione delle risorse economiche destinate al finanziamento dei servizi pubblici continua infatti a provocare i suoi effetti e le aziende in ambito extraurbano hanno margini maggiori di riduzione là dove la domanda può all'occorrenza riversarsi sulla concorrenza, il mezzo privato, caso difficilmente duplicabile in ambito urbano. In tale contesto, le aree del Nord-Ovest risultano maggiormente colpite dai tagli registrando un -10% di diminuzione tra il 2012 e il 2014.

Graf. 2 – Dinamica delle vetture-Km erogate solo in ambito urbano e prevalentemente urbano - Analisi dimensionale – Numeri indici (2002-2014; base 2002=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 3 – Dinamica delle vetture-Km erogate solo in ambito extra-urbano – analisi territoriale – Numeri indici (2009-2014; base 2009=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Nel 2014 la domanda di trasporto pubblico locale, definita nella presente analisi in termini di **passenger trasportati**, registra a li vello medio nazionale un leggero aumento rispetto al 2013, +0,81%. A fronte di questo lieve aumento della domanda vi è un andamento negli anni comunque decrescente che ha fatto registrare dal 2009 al 2014 una diminuzione pari a -6,27%. La domanda ha vissuto nel 2013 un minimo storico (-7%) risultato di un contesto generale economico in crisi ma anche conseguente all'ondata dei tagli che, oltre a produrre utili razionalizzazioni ed ottimizzazione dei programmi di esercizio, ha anche determinato eliminazioni di corse caratterizzate da buona frequentazione e un continuo calo della qualità dei servizi.

A livello territoriale (**Tab. 2**) solo il Nord, in decisa controtendenza, ha registrato tra il 2009 e il 2014 un aumento della domanda pari al 2,3% per il Nord-Ovest e al 2,73% per il Nord-Est. Mentre il primo però ha subito l'arresto degli anni di crisi 2012-2013 senza rialzarsi completamente, il Nord-Est, nonostante la diminuzione registrata negli anni 2012 e 2013 ha registrato da subito una buona ripresa con un +2,82% nonostante il taglio delle percorrenze registrato nel medesimo anno. Ciò conferma di quanto dichiarato dalle stesse aziende circa l'attuazione di una riprogrammazione del servizio che ha permesso, a fronte di una diminuzione delle percorrenze, il mantenimento di un buon livello di servizio a beneficio dell'utenza. Le aree del Sud e delle Isole, nonostante negli anni abbiano registrato una riduzione più marcata rispetto alle altre aree, hanno avuto tra il 2013 e il 2014 un aumento della domanda pari al 2,86%. La domanda di trasporto nel Centro continua invece a calare con ritmi decisamente elevati.

Tab. 2 - Dinamica dei passeggeri trasportati in ambito urbano ed extra-urbano – Analisi territoriale – Var. %

Analisi territoriale	2009-2014	2012-2014	2013-2014
Nord-Ovest	2,30	-2,57	0,10
Nord-Est	2,73	3,25	2,82
Centro	-14,33	-7,48	-0,13
Sud e Isole	-10,61	-5,71	2,86
<i>MEDIA NAZIONALE</i>	<i>-6,27</i>	<i>-3,86</i>	<i>0,81</i>

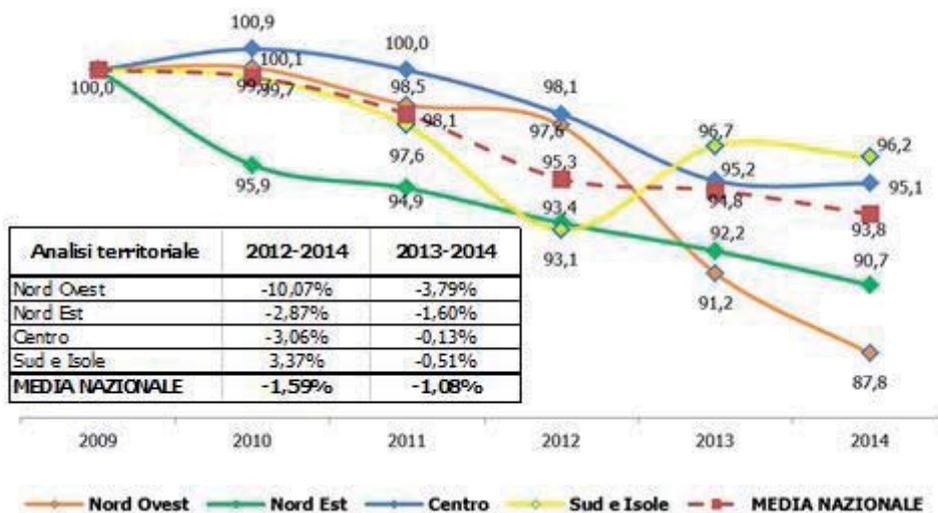
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Il debole aumento della domanda registrato a livello generale viene confermato anche in ambito urbano, +0,92% tra il 2013 e il 2014 (**Graf. 4**). Tale andamento è però ascrivibile quasi esclusivamente alle grandi città (+1,15%) che dalla loro parte hanno una domanda particolarmente elastica in funzione del contesto socio-economico e maggiormente anelastica rispetto alla qualità del servizio.

L'andamento della domanda per il solo servizio in ambito urbano (**Graf. 5**) risulta in linea con quanto osservato nel contesto generale (urbano ed extraurbano). A fronte di un leggero aumento della domanda tra il 2013 e il 2014 +0,92%, vi è stata tra il 2012 e il 2014 una diminuzione della domanda pari a -4,14%, più forte di quella riscontrata all'interno del servizio di trasporto pubblico nel suo complesso (-3,86%).

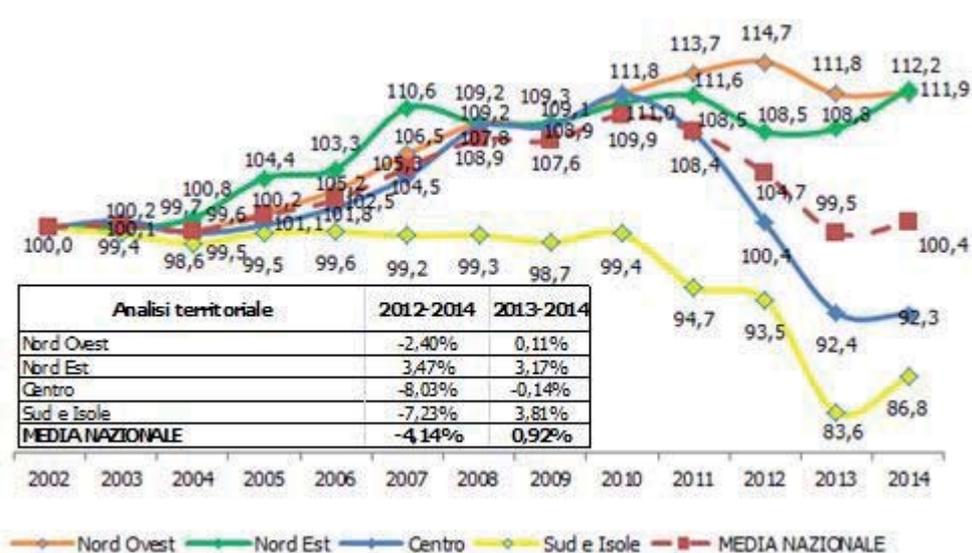
Il trasporto extra-urbano continua a mostrare una generalizzata tenuta (**Graf. 6**). Rispetto alla forte diminuzione registrata tra il 2012 e il 2014 nelle aree urbane (-4,14%), il servizio extraurbano riesce a mantenere sostanzialmente costante la propria domanda (+0,01%) registrando una lieve diminuzione tra il 2013 e il 2014 (-0,59%).

Graf. 4 – Dinamica dei passeggeri trasportati in ambito urbano e prevalentemente urbano – analisi dimensionale – Numeri indici (2002-2014; base 2002=100)



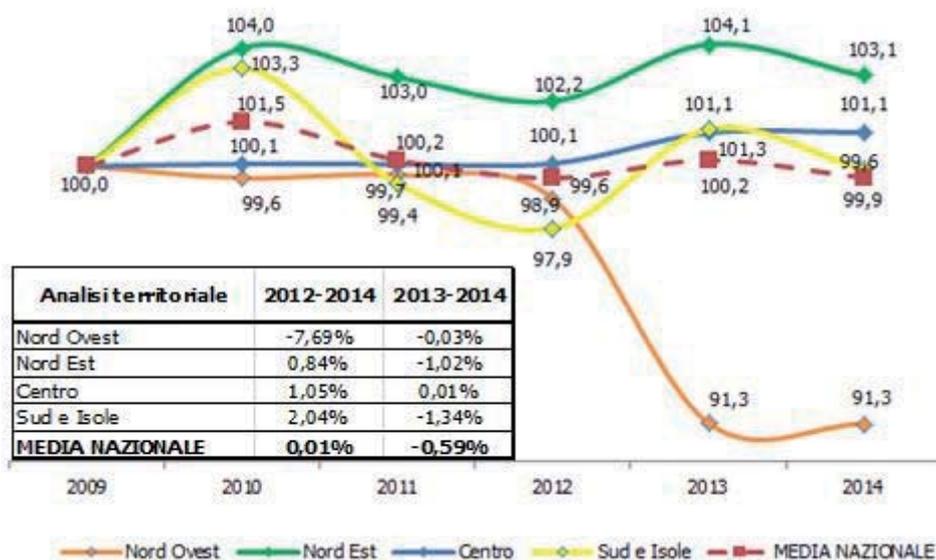
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 5 – Dinamica dei passeggeri trasportati in ambito urbano e prevalentemente urbano – analisi territoriale – Numeri indici (2002-2014; base 2002=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 6 – Dinamica dei passeggeri trasportati solo in ambito extra-urbano – analisi territoriale – Numeri indici (2009-2014; base 2009=100)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Quanto alla dimensione del **personale**, il settore del trasporto pubblico locale e regionale ha avviato ormai da anni un processo di razionalizzazione della forza lavoro. Tale politica viene confermata dall'analisi dell'andamento della forza media impiegata nelle aziende.

L'analisi territoriale (**Tab. 3**) evidenzia un calo maggiore della forza lavoro nelle aree del Sud e Isole e soprattutto del Centro dove si registra tra il 2012 e il 2014 una diminuzione (-7,25%) dovuta principalmente ad aziende di centri urbani che attraverso una riorganizzazione del proprio assetto societario hanno favorito la mobilità di personale verso società a supporto dell'azienda stessa o non hanno riconfermato figure professionali a tempo determinato. Nonostante l'applicazione di processi di razionalizzazione della forza lavoro, le politiche occupazionali intraprese dalle aziende sono state negli anni dettate sempre dal principio di mantenimento dei livelli occupazionali prediligendo pertanto esclusivamente azioni quali incentivi all'esodo, blocco del turnover ed in alcuni casi, anche se limitati, al ricorso alla cassa integrazione in deroga.

Tab. 3 - Dinamica degli addetti in ambito urbano ed extra-urbano – Analisi territoriale – Var. %

Analisi territoriale	2009-2014	2012-2014	2013-2014
Nord-Ovest	-6,66	-0,81	-0,36
Nord-Est	-5,25	-0,48	0,70
Centro	-13,84	-7,25	-3,72
Sud e Isole	-11,59	-2,84	-0,45
MEDIA NAZIONALE	-9,10	-3,09	-1,16

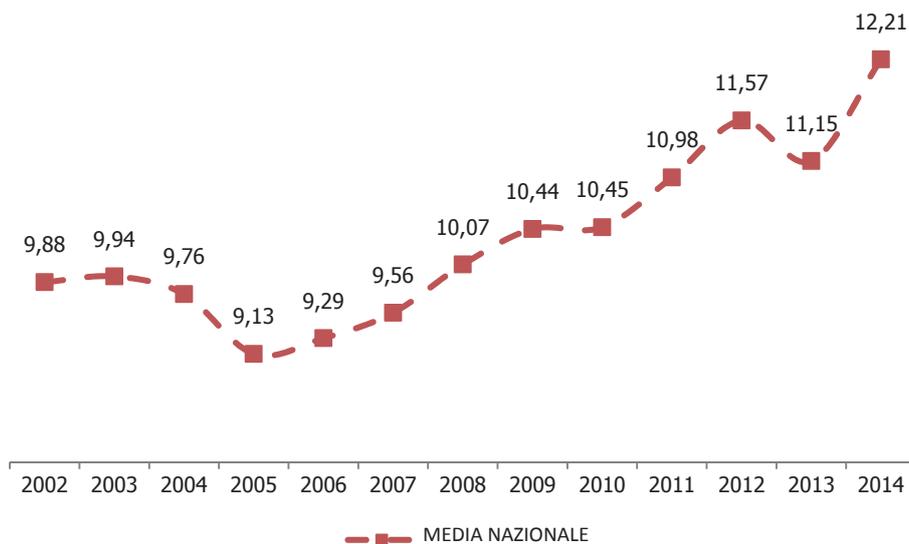
Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

L'analisi dell'andamento dei **mezzi di trasporto** di per sé non è un buon indicatore del livello di servizio. Il dato infatti non può non essere valutato parallelamente all'età media del parco mezzi. Quest'ultima infatti non incide esclusivamente sull'impatto ambientale e sulla qualità del servizio ma soprattutto sui costi che le aziende devono sostenere al fine di garantire un buon servizio. Un autobus vecchio comporta maggiori costi di manutenzione, una maggiore probabilità di rottura e spesso una resa di produttività minore.

A fronte di un leggero aumento del parco mezzi nel 2013 e nel 2014 rispetto al 2012 non vi è una corrispettiva diminuzione dell'età media. Infatti, dal **Graf. 7** si evince che dopo un piccolo arresto dell'aumento dell'età media del parco mezzi tra il 2012 e il 2013, l'invecchiamento degli autobus prosegue, passando a livello nazionale da 11,15 a 12,21 anni di età, un trend in costante crescita con un enorme "gap" rispetto alla media Europea che si attesta intorno ai 7 anni.

Questo dimostra l'assoluta necessità, da un punto di vista ambientale e di sicurezza, di politiche di investimento tese al rinnovo del parco autobus che possano rispondere alla domanda di servizi di trasporto pubblico efficiente e pulita, davvero concorrenziale all'uso del mezzo privato.

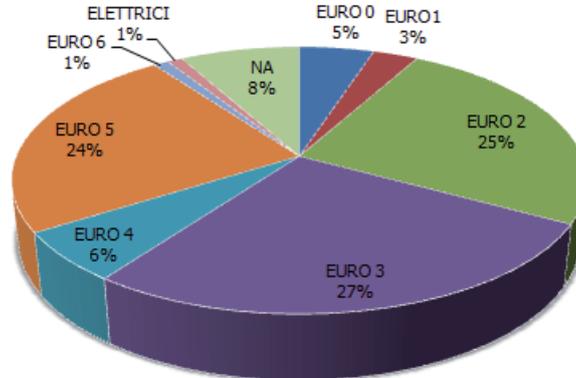
Graf. 7 – Evoluzione dell'età media degli autobus (2002-2014; anni)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali e dati CED

Nonostante l'invecchiamento del parco mezzi, il rinnovo della flotta avvenuto principalmente nelle aree urbane, ha permesso comunque un miglioramento delle caratteristiche del parco mezzi per classi di livello di emissione. Il 30% del parco risulta essere costituito da mezzi ecologici Euro 4 e Euro 5 (**Graf. 8**). Il dato relativo alla percentuale di mezzi di classe 0, seppur basso (5% del totale), desta non poche preoccupazioni tenuto conto che, come stabilito nella Legge di Stabilità 2015, a decorrere dal 1° gennaio 2019, su tutto il territorio nazionale, vi sarà il divieto di circolazione di veicoli a motore categorie M2 e M3 alimentati a benzina o gasolio con caratteristiche anti inquinamento Euro 0.

Graf. 8 – Ripartizione percentuale del parco urbano ed extra-urbano per livelli di emissione (2014; valori percentuali)



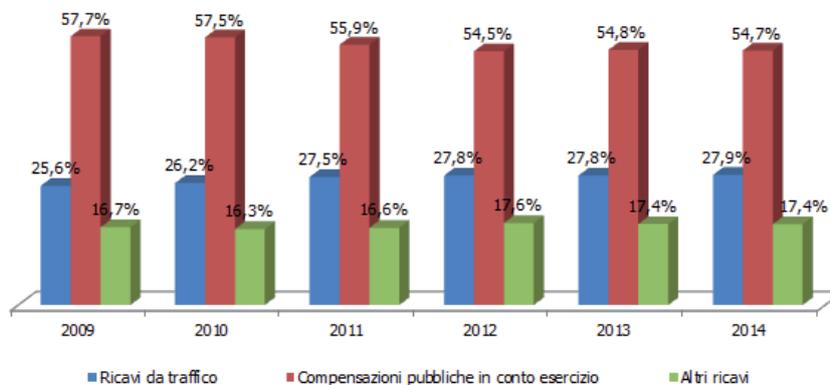
Fonte: Elaborazioni ASSTRA su dati aziendali e dati CED

2.2. I dati economici

Dinanzi ad una significativa e continua contrazione dei contributi pubblici, le Regioni e gli Enti Locali hanno cercato, per quanto possibile, di attingere le minori entrate e attraverso l'aumento delle tariffe. Tale processo è ben evidente nel **Graf. 9** raffigurante l'evoluzione del peso delle diverse voci di ricavo sul totale valore della produzione. L'analisi della struttura dei **ricavi** delle unità del campione esaminate fa emergere che il peso dei ricavi da traffico sul totale è in continua crescita, nel 2014 costituisce circa il 28% dei ricavi totali contro un 25,6% registrato nel 2009.

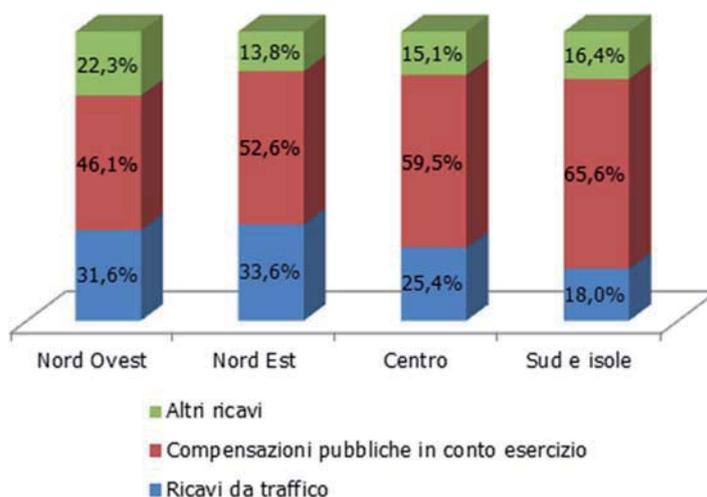
La scomposizione territoriale e dimensionale dell'analisi della struttura dei ricavi evidenzia accentuate sperequazioni tra le diverse aree del Paese (**Graf. 10**).

Graf. 9 – Evoluzione della ripartizione dei ricavi urbano + extra-urbano (2009-2014; % su totale valore della produzione)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Graf. 10 – La ripartizione dei ricavi urbano + extra-urbano – analisi territoriale (2014; % su totale valore della produzione)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA- ANAV su dati bilanci aziendali

Le variazioni registrate tra il 2012 e il 2013 e tra il 2013 e il 2014 delle diverse voci di ricavo risultano abbastanza tenui. A livello generale si registra una inversione di tendenza tra il 2013 e il 2014, dopo una leggera diminuzione del valore della produzione e delle compensazioni registrata tra il 2012 e il 2013, vi è un leggero aumento delle stesse tra il 2013 e il 2014.

L'analisi del solo servizio urbano e prevalentemente urbano evidenzia una crescita, tra il 2013 e il 2014, dell'1,09% del valore della produzione e dell'1,20% dei ricavi da traffico, minore l'aumento delle compensazioni che registrano un +0,44%. La crescita delle diverse voci di ricavo risulta maggiore nelle grandi città rispetto alle altre tipologie di centri abitati.

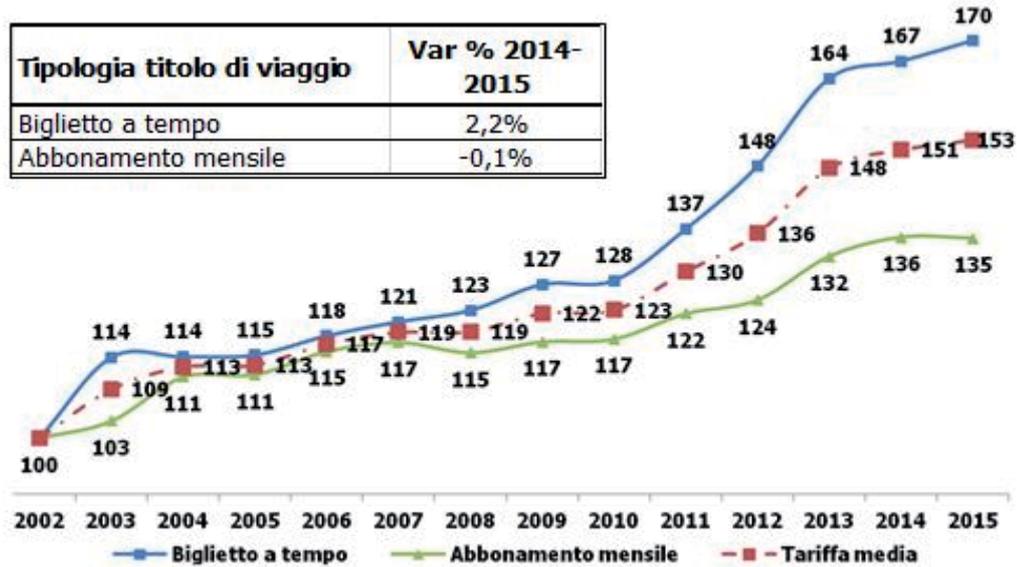
Passando all'analisi delle **tariffe**, nel **Graf. 11** viene riportata la serie storica del prezzo medio dei titoli di viaggio sopra citati in ambito urbano insieme all'andamento della tariffa media calcolata come media pesata tra i due titoli di viaggio.

La strada del risanamento e dello sviluppo aziendale intrapresa negli ultimi anni dalle imprese di trasporto pubblico locale non poteva avviarsi senza le opportune rivisitazioni dei sistemi tariffari. In risposta alla contrazione delle risorse pubbliche destinate al settore, le amministrazioni pubbliche hanno attuato manovre tariffarie volte ad aumentare la copertura dei costi attraverso i ricavi tariffari.

Tra il 2002 e il 2015 si registra pertanto un aumento del 70% del biglietto a tempo e del 35% dell'abbonamento mensile con una crescita media del 53%.

Nell'aumento del prezzo delle due tipologie di titolo di viaggio si riscontra un ritmo di crescita più sostenuto del biglietto a tempo rispetto a quello dell'abbonamento mensile. Ciò dimostra una tendenza delle aziende alla definizione di offerte tariffarie finalizzate alla fidelizzazione della clientela attraverso forme di abbonamento comunque più vantaggiose. Ciò spiega anche l'arresto dell'aumento del prezzo degli abbonamenti che viene registrato tra il 2014 e il 2015, arresto che non si verifica per il biglietto a tempo che continua a crescere del 2,2%.

Graf. 11 – L'evoluzione delle tariffe in ambito urbano (2002- ottobre 2015; % e numeri indici)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA su siti web aziendali

L'arresto e anzi la leggera diminuzione del prezzo medio dell'abbonamento è dovuto soprattutto alle aree del Nord-Est e del Sud e Isole. Nel primo caso, con l'introduzione di un sistema di integrazione tariffaria si è avuto un conseguente omogeneizzazione dei prezzi tra le diverse realtà tendenti al prezzo più basso applicato, nel secondo caso la Regione Campania ha introdotto un sistema tariffario aziendale parallelo a quello preesistente integrato, limitandone l'ambito di applicazione ma diminuendone il prezzo.

Dal calcolo del prezzo medio del biglietto a tempo e dell'abbonamento mensile ripartito per dimensione delle città si evince che il prezzo del biglietto applicato nelle grandi aree metropolitane (1,43€), risulta superiore alla media nazionale (1,39€). Il 92 % delle aziende esaminate si posiziona ormai su un prezzo del biglietto a tempo superiore ad 1 Euro a differenza del 2010 dove le aziende con tali livelli delle tariffe risultavano soltanto il 31 % del totale.

A differenza del servizio urbano, le tariffe in ambito extraurbano si differenziano per fasce chilometriche e per zone e non per minuti di validità. Il confronto perciò risulta più complesso in quanto è difficile normalizzare prezzi afferenti a fasce chilometriche con caratteristiche e ampiezze diverse. Per un confronto sono state selezionate le fasce chilometriche più comuni: da 1 a 6 km, da 20 a 30 km e da 50 a 60 km cercando di far rientrare le aziende in tali categorie.

Per quanto riguarda il biglietto, la tariffa media risulta essere, per la fascia 1-6 km, pari a 1,34 euro registrando un aumento rispetto al 2014 pari a quasi il 3%. Per le fasce 20-30 km e 50-60 la crescita del prezzo del biglietto tra il 2014 e il 2015 risulta inferiore, +2,1% per spostamenti tra i 20 e i 30 km e + 1,6% tra i 50 e i 60 km. A livello territoriale si riscontra un aumento maggiore nel Sud e Isole rispetto alle altre aree territoriali, aumento che ha permesso loro di allinearsi sui livelli tariffari già applicati all'interno delle aziende appartenenti alle altre aree territoriali.

In linea con quanto già riscontrato in ambito urbano, l'andamento del prezzo dell'abbonamento si discosta da quello del biglietto a tempo. La variazione tra il 2014 e il 2015 del prezzo dell'abbonamento risulta minima e priva di una tendenza generalizzata. A livello territoriale non si riscontrano sostanziali differenze tra le diverse aree.

Per ciò che riguarda i **costi**, tra il 2009 e il 2014 a livello medio nazionale le aziende di trasporto pubblico locale registrano un trend decrescente, seppur lieve, per due voci: i costi per materie prime e i costi per il personale (**Tab. 4**). Se la contrazione dei costi per materie prime è stata conseguente a fattori esogeni alle aziende, ossia alla diminuzione del prezzo del carburante (gasolio e GPL) registrata a partire dal 2014, la seconda è stata frutto della capacità imprenditoriale delle aziende a razionalizzare le spese in un quadro generale di efficientamento del servizio.

Tab. 4 – Evoluzione dei costi della produzione (2002-2012; numeri indice e percentuali)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Var% 2013-2014
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	100	108	114	123	119	118	-0,6
Costi per servizi	100	95	93	93	90	91	0,8
Ammortamenti e svalutazioni	100	128	102	111	107	109	1,2
Costi operativi	100	101	100	102	103	104	0,7
Costi per il personale	100	101	100	98	96	95	-0,9
<i>Totale costi della produzione</i>	<i>100</i>	<i>101</i>	<i>100</i>	<i>103</i>	<i>101</i>	<i>101</i>	<i>-0,1</i>

Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

L'evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (**Tab. 5**) motiva la decrescita registrata per i costi per materie prime. Nell'ultimo biennio il prezzo del gasolio è diminuito del 18,1%, quello del GPL di ben il 27,3%. Anche le assicurazioni registrano tra il 2013 e il 2015 un calo pari al 4,9%.

Tab. 5 - Evoluzione dei prezzi di alcune voci di costo (2002- Settembre 2015; numeri indice e percentuali)

	2002	2013	2014 settembre	2015 settembre	Var % 2014- 2015	Var % 2013-2015
Gasolio	100	194	189	159	-15,8	-18,1
GPL	100	155	146	113	-23,0	-27,3
Lubrificanti	100	157	159	159	0,0	1,3
Manutenzioni e riparazioni	100	144	147	149	1,3	3,5
Assicurazioni	100	139	135	132	-1,9	-4,9
Pneumatici	100	124	125	124	-0,6	0,0

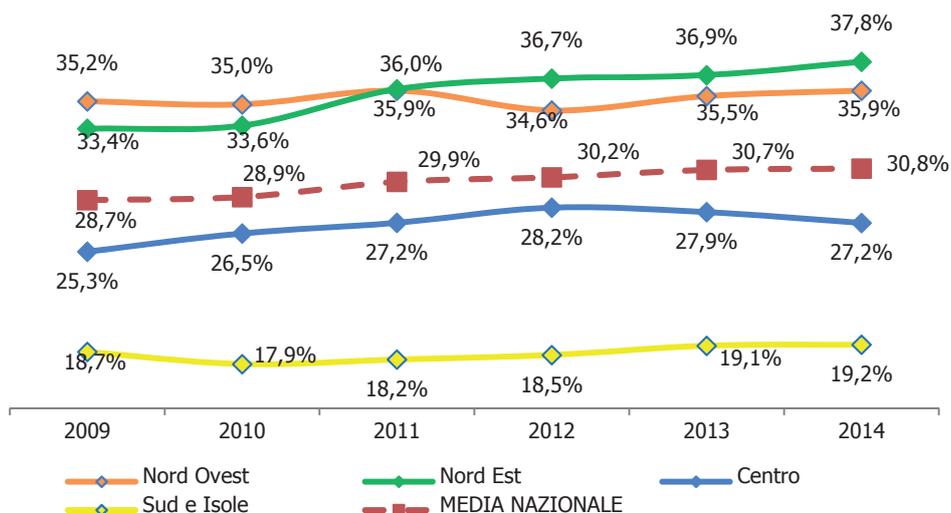
Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT e Statistiche per l'energia MISE

2.3. Le evidenze dall'analisi gestionale

Il rapporto ricavi da traffico su costi operativi al netto della quota infrastrutturale rimane, per il settore, l'indicatore capace di sintetizzare l'efficacia-efficienza degli operatori. L'aumento della copertura dei costi attraverso i ricavi da traffico rafforza la natura imprenditoriale delle aziende consentendole di essere più forti e competitive sul mercato. Non è immaginabile pensare di percorrere le vie del risanamento e dello sviluppo senza però opportune rivisitazioni dei sistemi tariffari. A tal fine, negli ultimi anni, le amministrazioni pubbliche hanno permesso aumenti tariffari che hanno portato leggeri miglioramenti di tale rapporto anche se, a livello medio nazionale, si è ancora al di sotto del livello obiettivo fissato nel D.Lgs n.422/1997 pari al 35%.

Il dato medio pari a 30,8% è il risultato di una forte disomogeneità a livello territoriale, mentre il Nord ha da anni raggiunto e superato l'obiettivo del 35%, le aree del Centro e delle Sud e le Isole si attestano su livelli molto più bassi. Nel Centro si raggiunge il 27,2% di copertura dei costi, nel Sud e nelle Isole solo un 19,2% (**Graf. 12**).

Graf. 12 - Il rapporto ricavi da traffico / costi operativi urbano + extra-urbano (2009-2014; %)



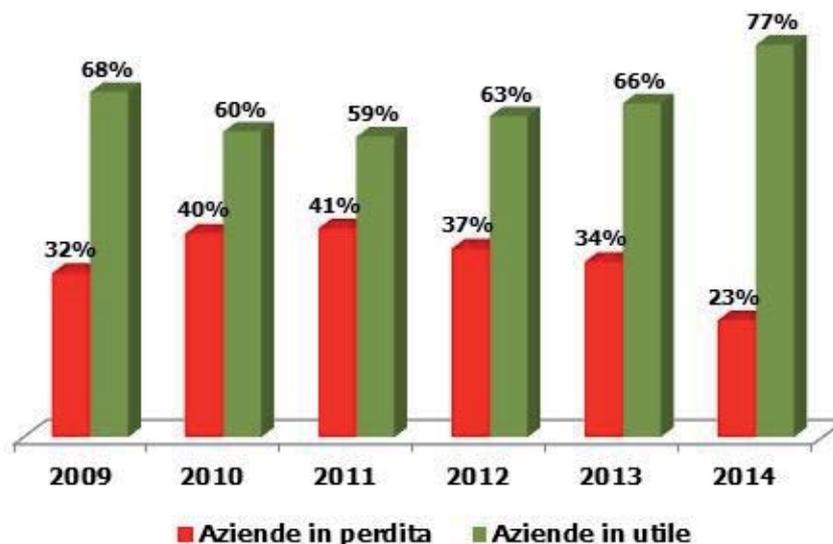
Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Negli ultimi anni si registra un assestamento del valore aggiunto, indicatore che esprime la capacità delle aziende di creare ricchezza, espresso come differenza tra valore della produzione e costi sostenuti per l'acquisizione di risorse esterne (materie prime, semilavorati, servizi). Il medesimo andamento viene riscontrato per l'indicatore del margine operativo lordo che rappresenta una prima misura dell'autofinanziamento operativo di un'azienda. Il margine operativo netto, espresso come differenza tra margine operativo lordo e ammortamenti, a partire dal 2013, torna positivo.

Il 2014 si dimostra un anno di consolidamento dei positivi risultati economici e gestionali raggiunti negli ultimi anni dalle aziende di trasporto pubblico locale. Il 77% delle aziende del

campione chiude l'esercizio 2014 in utile rispetto ad una percentuale del 66% registrata nel 2013 (**Graf. 13**).

Graf. 13 - Evoluzione risultato d'esercizio (2009-2014; % aziende)



Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

Il dato risulta ancora più significativo se contestualizzato con la difficile situazione economica, sia generale che specifica del settore del trasporto pubblico locale. Parte del risultato è da imputare al favorevole andamento del mercato che ha consentito un risparmio per l'acquisto delle materie prime, come il carburante, ma fondamentali sono state le manovre tariffarie e attuate negli ultimi anni e gli sforzi delle aziende, in periodi di scarsità di risorse, volti ad avviare processi di razionalizzazione e ottimizzazione delle attività e dei servizi.

È da sottolineare, inoltre, che del totale delle perdite registrate nel 2014 dalle aziende del campione, il 74% proviene dalle aziende del Centro, prevalentemente dall'azienda ATAC di Roma (**Tab. 6**). Nelle aree del Nord Ovest e del Nord Est vi è una maggiore entità dei risultati positivi, gli utili d'esercizio risultano infatti in larga misura superiori alle perdite d'esercizio, a differenza di quanto avviene nel Centro e nel Sud e nelle Isole. La perdita media del campione risulta pari a -144 milioni di euro.

Tab. 6 - Ripartizione territoriale delle aziende per risultato di esercizio – Anno 2014

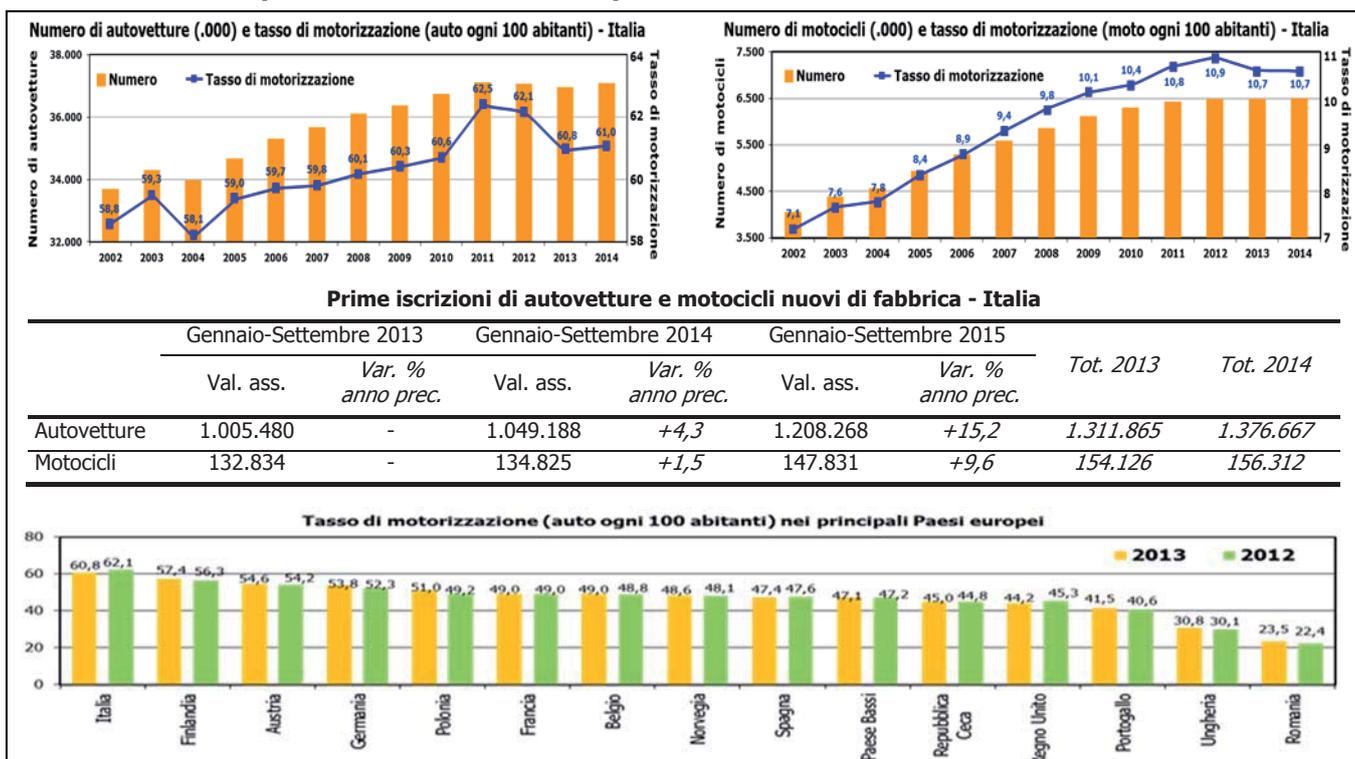
	Aziende in utile al 31/12/2014	Totale utile al 31/12/2014	Aziende in perdita al 31/12/2014	Totale perdita al 31/12/2014	Differenza tra utile e perdita
Nord-Ovest	13	15.757.823	3	-2.179.132	13.578.691
Nord-Est	13	28.967.665	1	-3.967.774	24.999.891
Centro	6	708.338	3	-142.758.462	-142.050.124
Sud e Isole	15	4.516.590	7	-44.868.606	-40.352.016
Media nazionale	47	49.950.416	14	-193.773.974	-143.823.558

Fonte: Elaborazioni ASSTRA - ANAV su dati bilanci aziendali

3. L'auto riaccende i motori (*Il focus sulla mobilità privata*)

Dopo due anni di contrazione il parco auto italia no riprende a crescere nel 20 14, sia in termini assoluti (si ritorna sopra quota 37 milioni di autovetture), sia in termini di tasso di motorizzazione (61 auto per 100 abitanti contro i 60,8 del 2013) (**Tav. 1**).

Tav. 1 – La mobilità privata: alcuni indicatori sul parco veicolare



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Aci e Istat

È soprattutto mercato del nuovo a sostenere questa nuova fase di ampliamento del parco veicolare privato; infatti nel 2014 le prime iscrizioni di auto nuove di fabbrica sono state 1,377 milioni, circa 65 mila in più rispetto al 2013 (+5%), determinando un saldo iscrizioni-radiazioni positivo. Analizzando inoltre il numero di immatricolazioni realizzate nei primi 9 mesi del 2015, in crescita del +15,2% rispetto allo stesso periodo del 2014, e facendo un'ipotesi a fine anno è verosimile stimare il superamento, e di molto, della soglia del milione e mezzo (circa 250 mila auto in più rispetto al 2013).

Ciò detto è tuttavia la stessa ACI che nel presentare i risultati del 2014 certifica un'ulteriore crescita dell'età media del parco auto italiano, che ormai si avvicina alla soglia dei 10 anni (9 anni e 11 mesi per l'esattezza).

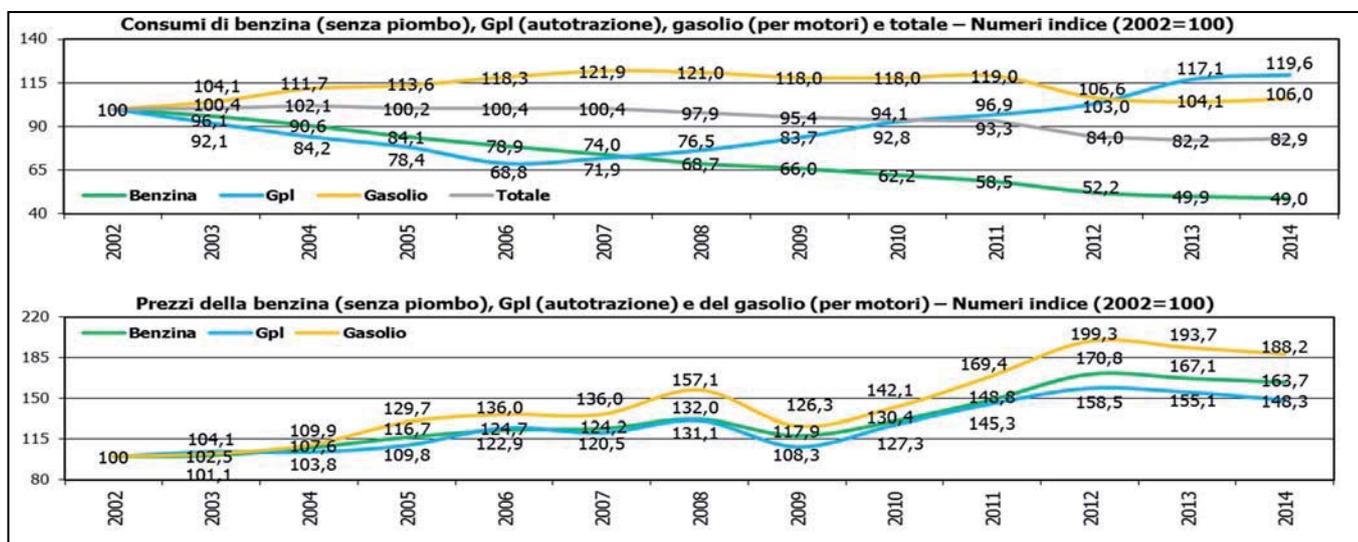
Allargando adesso lo sguardo al contesto europeo, disponendo tuttavia di dati che si fermano al 2013, l'Italia rimane il Paese con il più alto rapporto autovetture su abitanti, anche se la forbice che divide la Penisola con gli altri Stati europei diminuisce; ad esempio, nel confronto con la Germania si passa da +9,8 auto ogni 100 abitanti a "favore" dell'Italia a +7.

Per le due ruote motorizzate la ripresa appare più graduale almeno nel confronto con le autovetture. Il 2014 rispetto al 2013 non si caratterizza, infatti, per numeri in decisa crescita, il parco mezzi totale rimane sostanzialmente stabile (pur superando il tetto dei 6,5 milioni l'incremento si ferma a +0,37%), così come il numero di motocicli nuovi di fabbrica immatricolati: 156.312 nel 2014 e +1,42% rispetto all'anno precedente. Qualche segnale di maggiore dinamicità viene invece dai primi 9 mesi del 2015, nei quali si sono immatricolati quasi 150mila veicoli, vale a dire il 9,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2014.

A spingere la ripresa del mercato dell'auto è senza dubbio l'uscita dell'Italia dalla crisi economica, la crescita della fiducia dei consumatori, ma anche un significativo raffreddamento dei costi or dinari di gestione delle "quattro ruote", dal costo del carburante a quello dell'assicurazione.

Partendo dai dati sul carburante nella **Tav. 2** si nota chiaramente come il prezzo sia in continua discesa dal 2012, soprattutto grazie al raffreddamento del costo del petrolio sui mercati internazionali, anche se ancora particolarmente lontano dai livelli pre-crisi. In termini di numeri indice, ad esempio per il gasolio per motori si registra una contrazione negli ultimi due anni monitorati di 5,5 punti, che diventano 6,8 nel caso del Gpl per autotrazione.

Tav. 2 – Consumi e prezzi* di benzina (senza piombo), Gpl (per autotrazione) e gasolio (per motori)



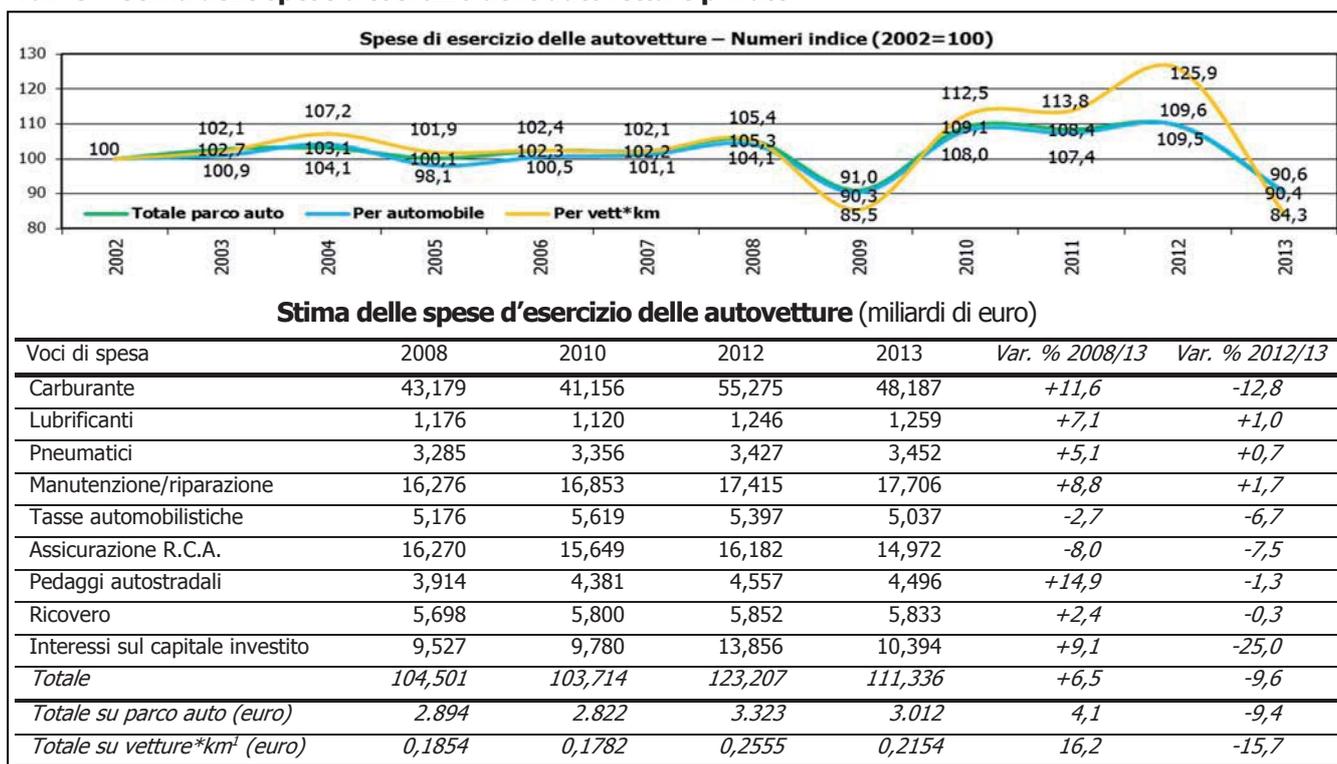
* Il dato riferito al 2014 è stimato partendo dai valori medi mensili

Fonte: elaborazioni Isfort su dati Ministero dello Sviluppo Economico

Sul versante dei consumi si osserva una dinamica temporale caratterizzata dalla continuità della crescita del Gpl (dal 2006 in poi) e della diminuzione della benzina (addirittura dal 2002), nonché dalla ripresa del gasolio dopo 2 anni di contrazione. Nel complesso i consumi di carburante seguono l'andamento del gasolio, rappresentando quest'ultimo oltre il 70% dei consumi totali.

Anche i dati del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti certificano il calo dei prezzi del carburante, anzi questa voce è individuata come una delle principali cause della significativa diminuzione delle spese di esercizio delle autovetture. Infatti, nel confronto tra il 2012 ed il 2013 la contrazione della spesa degli italiani per il carburante raggiunge quasi i 13 punti percentuali, pur rimanendo sopra i livelli pre-crisi (**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

In decisa discesa anche altre voci di costo, dalle tasse automobilistiche (-6,7%), all'assicurazione R.C.A. (-7,5%), agli interessi sul capitale investito (-25%). Nel complesso gli italiani per le proprie auto hanno speso nel 2013 il 9,6% in meno rispetto all'anno precedente.

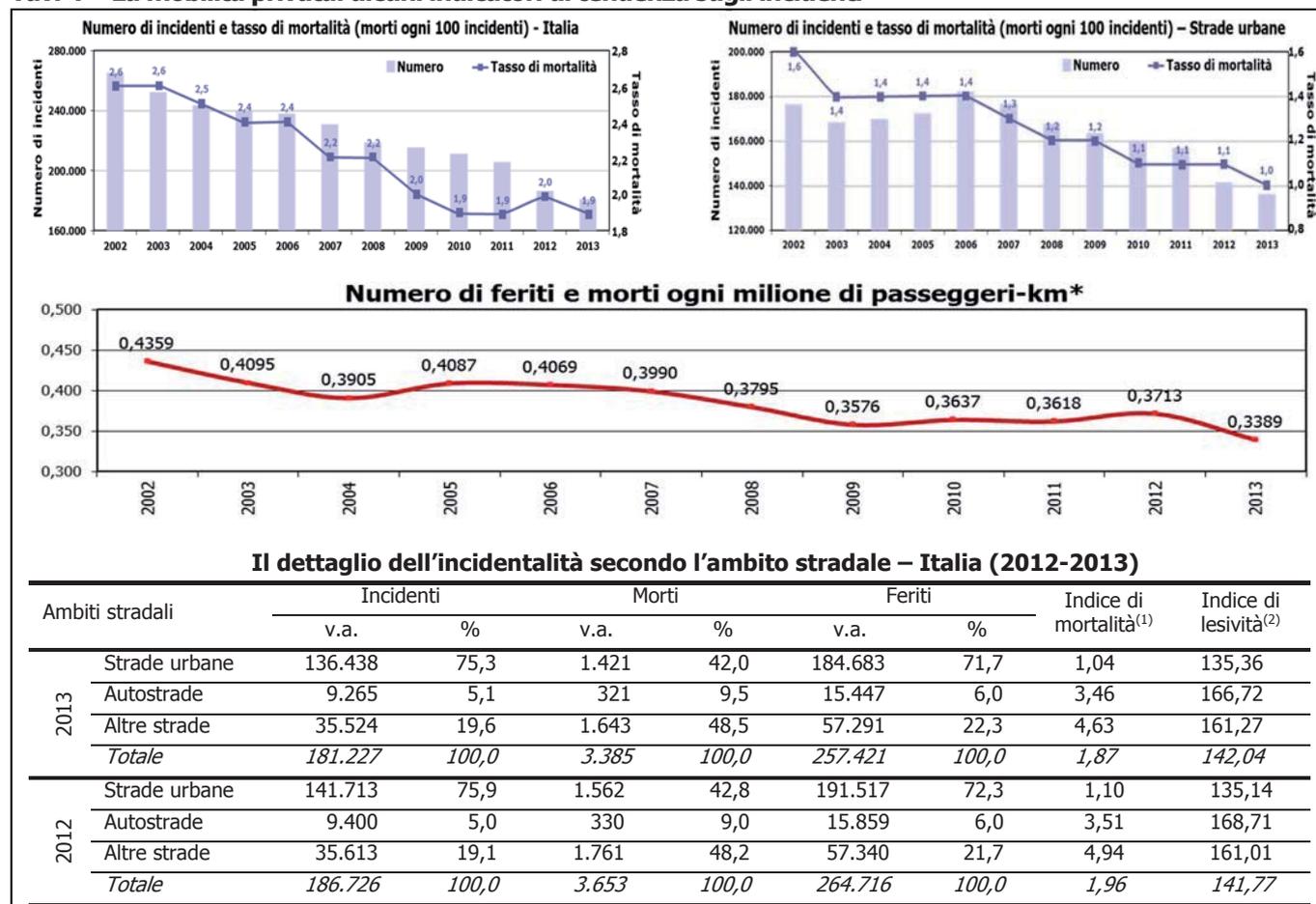
Considerando ora il rapporto tra spese e automobili le conclusioni non cambiano (il costo per mantenere un'autovettura è diminuito del 9,4%, passando dai 3.323 euro del 2012 a poco più di 3.200 euro del 2013), anzi assumono connotati ancora più marcati se i costi sono rapportati al totale delle vett*km; infatti il calo in questo caso supera i 15 punti percentuali.

Passando ora ai dati sull'incidentalità, purtroppo ancora fermi al 2013, dalla loro elaborazione si distinguono tendenze in chiaroscuro (**Tav. 4**).

Infatti se è vero che continua a diminuire il numero totale di incidenti (dai 186 mila circa del 2012 ai 181 mila del 2013), così come il numero di morti e di feriti, sia in termini assoluti (da 3.653 a 3.385 morti e da 264.716 a 257.421 feriti), sia in rapporto ai passeggeri-km (da 0,3713 a 0,3389), allo stesso tempo è anche vero che l'indice di mortalità ormai da diversi

anni si attesta su valori attorno all'1,9-2 morti ogni cento incidenti (lo stesso indice di lesività non presenta significative variazioni), evidenziando quindi la necessità di investire in nuove misure di sicurezza, in particolare di quella passiva, ovvero in dispositivi e sistemi il cui scopo è quello di diminuire le conseguenze negative dell'incidente.

Tav. 4 – La mobilità privata: alcuni indicatori di tendenza sugli incidenti



* 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

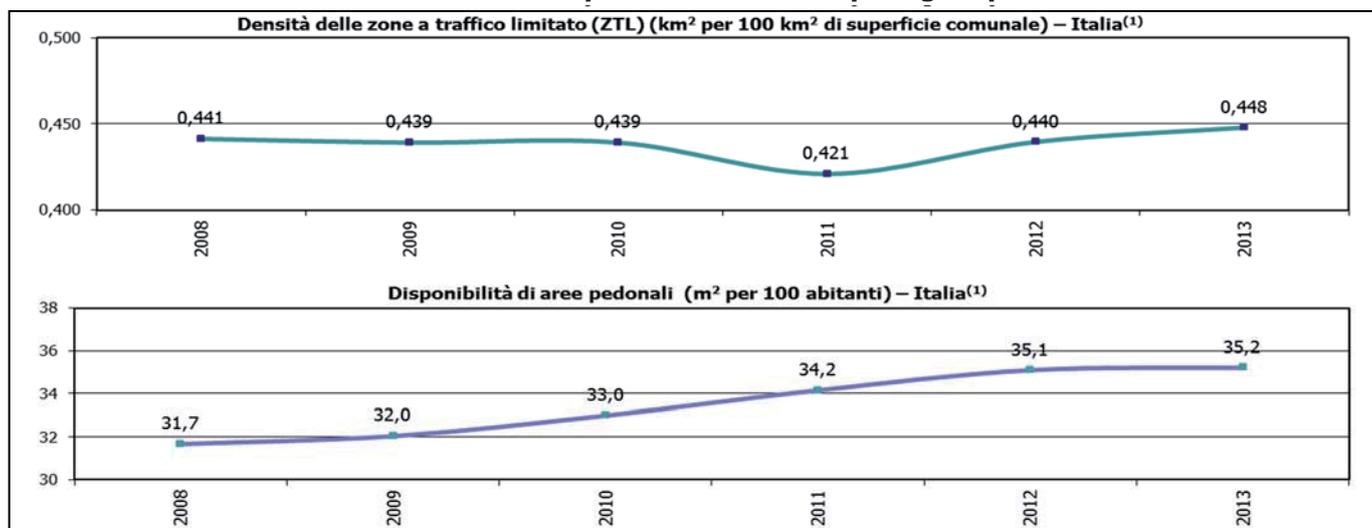
Risultati molto simili si hanno anche spezzettando i dati per tipologia di strada: tutti i dati in termini assoluti presentano un andamento decrescente nel confronto tra il 2012 ed il 2013. Inoltre le strade urbane continuano ad essere quelle dove si registra buona parte degli incidenti (il 75% circa del totale), mentre le "altre strade" (ovvero quelle diverse dalle urbane e dalle autostrade) sono le più pericolose in termini di conseguenze dell'incidente: tasso di mortalità pari a 4,63 (1,04 per le strade urbane) e tasso di lesività pari a 161,27.

Passando ai principali strumenti di dissuasione all'uso di veicoli motorizzati e di incentivazione di forme di mobilità alternativa, i dati Istat dell'Osservatorio ambientale sulle città (anche in questo caso fermi al 2013) indicano una continuità nel trend di diffusione, seppure con ritmi meno intensi rispetto al passato.

Infatti, partendo dai primi e in particolare dalle zone a traffico limitato (ZTL) e dalle aree pedonali, emerge come per entrambi il 2013 rappresenta un ulteriore anno di crescita, con indicatori che raggiungono il loro valore massimo dal 2008 ad oggi: nel caso delle ZTL si raggiungono i 0,448 km² ogni 100 km² di superficie comunale (nel 2012 erano 0,44 km²), nel caso delle aree pedonali i 35,2 m² ogni 100 abitanti (35,1 m² nel 2012) (**Tav. 5**).

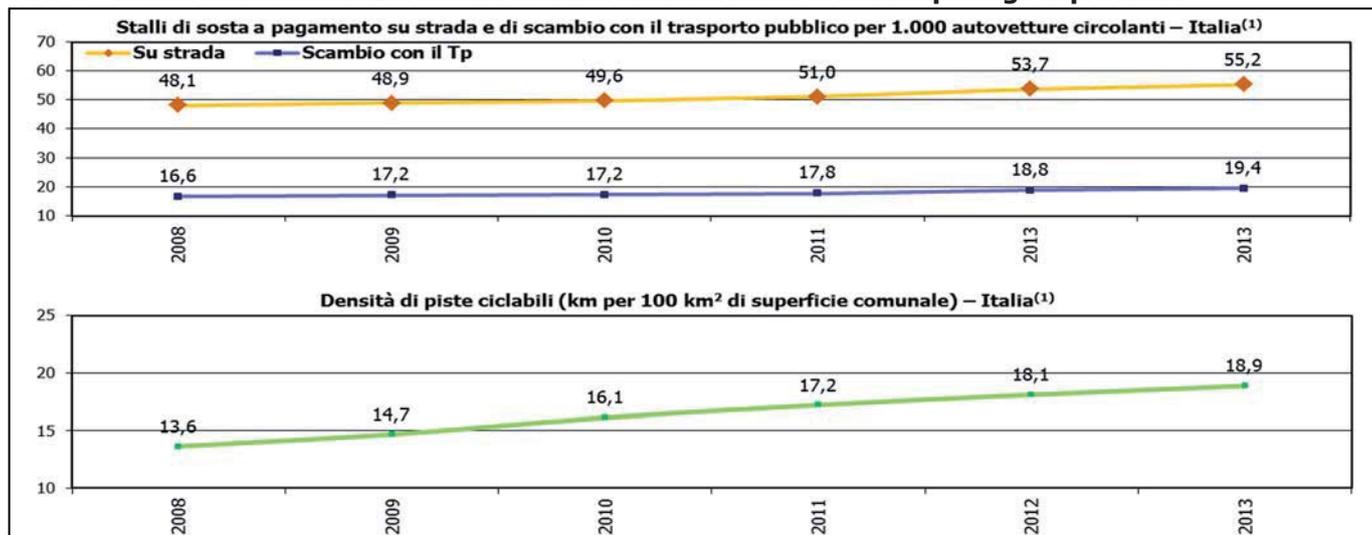
In crescita, come detto, anche gli strumenti di incentivazione della mobilità "sostenibile", dal numero di stalli di sosta, siano essi a pagamento su strada (dai 53,7 per 1.000 autovetture del 2012 ai 55,2 del 2013) che di interscambio con il trasporto pubblico (da 18,8 a 19,4), alla densità delle piste ciclabili (da 18,1 km ogni 100 km² di superficie comunale a 18,9) (**Tav. 6**).

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

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

4. Un futuro "in cerca di autore" (*Gli scenari di evoluzione del Tpl*)

Con l'obiettivo di raccogliere idee e suggerimenti per rivedere in profondità le politiche e del trasporto pubblico locale in Italia, e per capire meglio lungo quali prospettive esso si muove, nel 2014 (mesi di aprile e di maggio) era stata effettuata un'indagine quali-quantitativa sugli scenari di evoluzione del settore, coinvolgendo un panel qualificato di aziende, istituzioni ed esperti.

Nel corso del 2015, tra fine settembre e ottobre, si è deciso di replicare l'indagine, tornando su alcuni dei temi-chiave allora affrontati – al fine di apprezzare eventuali modifiche nei giudizi e nelle previsioni di scenario – e proponendone di nuovi per il confronto e l'approfondimento. Il panel ha coinvolto complessivamente 25 qualificati interlocutori (quasi tutti ai livelli apicali dell'organizzazione rappresentata), di cui 6 di riferimento istituzionale (Ministero Infrastrutture, Commissione Trasporti della Camera, Antitrust, Federmobilità, una Regione e, un Comune metropolitano), 11 di riferimento aziendale (aziende urbane ed extra-urbane associate ad Asstra ed Anav, cui si è aggiunto l'operatore ferroviario nazionale), 4 di riferimento sindacale e dell'associazionismo ambientale, 3 esperti del mondo accademico e un giornalista. Il panel del 2014 era costituito ugualmente da 25 intervistati, 17 dei quali hanno partecipato anche al panel 2015. Come per l'indagine dello scorso anno, è stata somministrata una griglia tematica di discussione con domande semi-strutturate, attraverso colloqui diretti *face-to-face* telefonici. In alcuni casi la scheda è stata compilata (compresi i commenti) senza il colloquio diretto⁴.

Gli argomenti oggetto della nuova intervista sono stati sette, di cui i primi 5 già contenuti nel panel del 2014 (a volte con una formulazione delle domande simile, ma non perfettamente uguale), oltre ad una domanda conclusiva sulle tre maggiori opportunità e le tre maggiori minacce per il futuro del settore:

1. la previsione sull'andamento futuro del mercato del Tpl;
2. la valutazione sull'attuazione, attuale e in prospettiva, delle linee-chiave di riforma del Tpl (ex D.lgs. 422/1997): liberalizzazione, pianificazione, efficienza aziendale, decentramento;
3. la valutazione sulle misure contenute nelle proposte di riforma del Tpl, in particolare nelle recenti bozze del DDL di iniziativa governativa;
4. la valutazione sui vincoli che impediscono al Tpl un pieno ed efficiente sviluppo;
5. l'incidenza futura di alcuni potenziali *driver* di cambiamento per il settore (processi di aggregazione dell'offerta, internazionalizzazione, cambiamenti tecnologici, ecc.);
6. il giudizio sui processi di aggregazione e di crescita delle aziende e, contestualmente, dei bacini di affidamento dei servizi;
7. la valutazione sull'operato dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il primo tema affrontato dal panel ha dunque riguardato le **previsioni di mercato** per i tre segmenti del trasporto urbano (gomma e ferro), del trasporto extra-urbano su gomma e del trasporto ferroviario suburbano e regionale. I risultati delle interviste mostrano nel complesso un'intonazione moderatamente positiva del mercato sia per il breve che per il medio periodo (**Tabb. 1 e 2**).

⁴ Nel testo si riportano virgolettate alcune affermazioni degli intervistati. In alcuni casi si tratta di frasi tratte dalle schede compilate dagli intervistati stessi, in altri casi si tratta di una trascrizione (in sintesi) fatta dagli intervistatori.

Tab. 1 – Variazione dei passeggeri nel breve periodo (1 anno) – Numero di risposte e percentuali (Val. % - 2014 e 2015)

	Molto positiva			Positiva			Stabile			Negativa			Molto negativa		
	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %
TPL gomma urbano	0,0	0,0	-	52,4	36,4	-30,5	47,6	59,1	+24,2	0,0	4,5	-	0,0	0,0	-
TPL gomma extraurbano	10,0	4,5	-55,0	15,0	22,7	+51,3	45,0	63,6	+41,3	20,0	9,1	-54,5	0,0	0,0	-
Trasporto ferroviario suburbano e regionale	5,9	0,0	-100,0	23,5	35,0	+48,9	58,8	55,0	-6,5	11,8	10,0	-15,3	0,0	0,0	-

Sono considerati i soli questionari completi (22 su 24 per il TPL gomma e 20 su 24 per il TPL ferroviario)

Fonte: elaborazioni Isfort

Tab. 2 – Variazione dei passeggeri nel medio periodo (2-3 anni) – Numero di risposte e percentuali (Val. % - 2014 e 2015)

	Molto positiva			Positiva			Stabile			Negativa			Molto negativa		
	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %	2014	2015	Var. %
TPL gomma urbano	5,0	9,1	+82,0	70,0	50,0	-28,6	25,0	40,9	+63,6	0,0	0,0	-	0,0	0,0	-
TPL gomma extraurbano	10,0	4,5	-55,0	40,0	45,5	+13,8	50,0	40,9	-18,2	0,0	9,1	-	0,0	0,0	-
Trasporto ferroviario suburbano e regionale	18,8	0,0	-100,0	56,0	70,0	+25,0	12,5	20,0	+60,0	12,5	10,0	-20,0	0,0	0,0	-

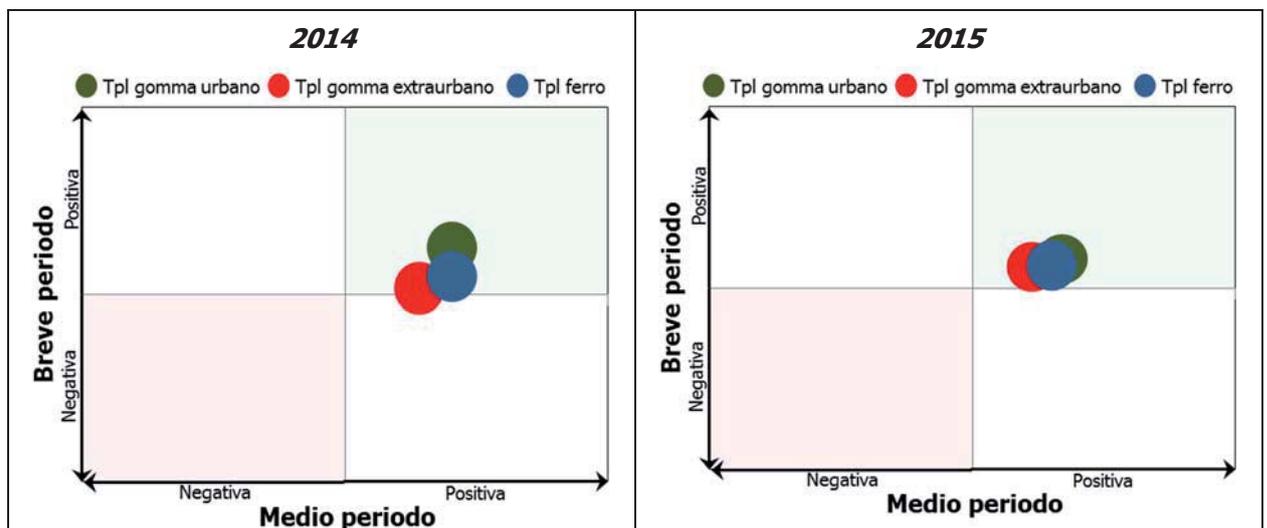
Sono considerati i soli questionari completi (22 su 24 per il TPL gomma e 20 su 24 per il TPL ferroviario)

Fonte: elaborazioni Isfort

I due poli di risposta relativi alle previsioni di "stabilità" (variazione dei passeggeri trasportati non inferiore e non superiore) all'1% e di "crescita moderata" (tra il +1% e il +3%) attraggono circa il 90% delle previsioni in tutti e tre i comparti considerati. Qualche modulazione del quadro è tuttavia da evidenziare. Da un lato, infatti, lo scenario di trend positivo è percentualmente più rilevante nel medio periodo rispetto al breve; dall'altro lato il trasporto urbano e il trasporto ferroviario raccolgono prospettive migliori, e in misura non marginale, rispetto all'extra-urbano su gomma (di nuovo nel breve come nel medio periodo).

Nel confronto con lo scenario emerso dall'indagine del 2014, la positività del nuovo quadro non mostra alcuna accelerazione, come ci si poteva forse attendere; anzi per il segmento del trasporto urbano si è in presenza di un arretramento. Sono inoltre quasi del tutto scomparse le indicazioni di "crescita sostenuta" in particolare per il trasporto ferroviario. Nonostante le buone performance del settore e registrate nel 2014, come attestano sia i dati dell'Osservatorio "Audimob (lato domanda) sia i dati del monitoraggio sulle aziende del trasporto pubblico (lato offerta), prevale tra gli opinion leader un atteggiamento di prudenza nelle valutazioni per il futuro, valutazioni che restano ampiamente con segno più ma che sembrano "tagliare" gli eccessi di ottimismo e invitare ad una maggior prudenza (in particolare per il trasporto urbano su cui lo scorso anno si erano concentrate le previsioni positive). Questa maggiore prudenza sembra essere confermata anche dal tendenziale accorciamento delle distanze tra scenario a breve e scenario a medio periodo (**Fig. 1**). Si colgono insomma meno ragioni per sostenere una previsione di forte crescita del settore, sia nella gomma che nel ferro.

Fig. 1 – Il "posizionamento" dei segmenti del mercato del Tpl nel breve (1 anno) e medio periodo (2-3 anni)* – Le parole chiave (2015 e 2014)



* Il grafico è costruito considerando i valori medi derivanti dall'assegnazione di un valore pari a 2 alle risposte «molto positiva», 1 «positiva», 0 «stabile», -1 «negativa», -2 «molto negativa». Sono considerati i soli questionari completi (16 su 25 per il 2014, 22 su 24 per il TPL gomma e 20 su 24 per il TPL ferroviario per il 2015)

Fonte: elaborazioni Isfort

Nei commenti alle valutazioni espresse, gli intervistati rappresentano un pannello molto variegato di opinioni e considerazioni, talora anche in radicale contrasto tra loro, rispetto al quale si possono aggregare i fattori di spinta alla crescita del settore e, all'opposto, i fattori di freno.

Tra i fattori di spinta quattro dinamiche, tra quelle segnalate, appaiono di particolare rilevanza:

1. i segnali di ripresa della domanda e l'uscita dalla crisi (comunque incerta secondo alcuni) che rappresentano il motore principale del potenziale sviluppo del mercato del trasporto pubblico; alcuni intervistati hanno fatto riferimento ad una vera e propria "pressione della domanda" in particolare per il trasporto ferroviario;
2. la crescita delle aree metropolitane, bacino di domanda di grande rilevanza per il trasporto pubblico (mobilità interna e *city users*);
3. le politiche di mobilità sostenibile che pur con le note lentezze e contraddizioni, tuttavia tendono sempre di più a caratterizzare il governo del trasporto soprattutto negli ambiti urbani. Il riferimento in particolare è all'insieme delle misure dissuasive del traffico individuale che ovviamente incentivano in modo rilevante l'uso di mezzi pubblici;
4. una nuova offerta di servizi, anche attraverso l'ingresso di nuovi operatori privati, che si sta affermando con successo soprattutto nel trasporto di media e lunga percorrenza su gomma.

I fattori di freno sono invece di ordine generale e di ordine specifico per i singoli segmenti di trasporto. Tra i fattori generali i due più ricorrenti nelle segnalazioni degli intervistati riguardano i tagli al settore, che al netto della riorganizzazione dei servizi hanno prodotto in molti casi un deterioramento dell'offerta, oltre alla impossibilità di adeguarsi pienamente alle nuove spinte della domanda (nel ferroviario soprattutto è evidente questo vincolo strutturale), e l'inadeguatezza delle programmazioni e dei servizi stessi nella prospettiva di intercettare efficacemente le quote aggiuntive di un mercato potenziale che va allargandosi. C'è poi chi ha sottolineato come *"l'attenuarsi della crisi nel breve periodo giocherà a sfavore del Tpl"*.

Quanto ai fattori specifici di freno si possono qui riassumere i punti principali. Per il trasporto urbano, le difficoltà di bilancio e le palesi inefficienze di alcune tra le maggiori aziende hanno prodotto una forte riduzione degli investimenti e una sensibile caduta degli standard quantitativi e qualitativi di offerta. Alcuni intervistati evidenziano inoltre la crescente concorrenza delle soluzioni alternative e "sostenibili" al trasporto pubblico come la bicicletta (in progressiva "riscoperta") e le nuove forme di mobilità condivisa (*car sharing, bike sharing, car pooling*). Si tratterebbe in questo caso di un fattore di freno soprattutto nel breve periodo, perché nel medio è prevedibile (e auspicabile) che il trasporto pubblico possa fruttuosamente integrarsi con gli altri sistemi di mobilità a basso impatto.

Per il trasporto ferroviario suburbano e regionale, il nodo principale pare essere la rigidità dell'offerta e, secondo alcuni, anche la bassa qualità del servizio, causati anche in questo caso dall'inadeguatezza degli investimenti sull'infrastruttura sul materiale rotabile.

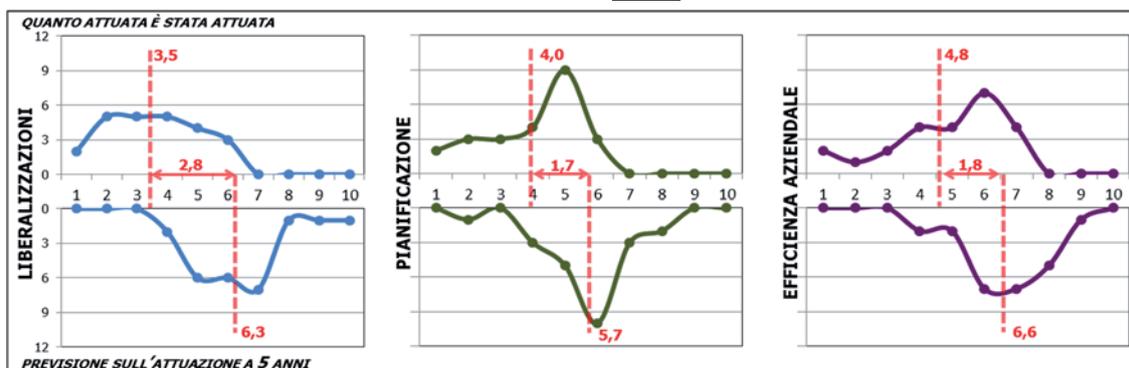
Per il trasporto extra-urbano su gomma, infine, le minacce di mercato già oggi presenti e che potrebbero consolidarsi nel medio periodo sono diverse, originate dallo scenario di riorganizzazione dei modelli di offerta della mobilità collettiva a fronte dei minori finanziamenti dei servizi. La riprogrammazione tenderà sempre più a promuovere l'integrazione intermodale assegnando un privilegio agli assi ferroviari rispetto a quelli su gomma (comunque fondamentali per l'adduzione alle reti portanti e per l'ultimo miglio). Allo stesso tempo avanza la concorrenza del *car pooling* organizzato e molto diffuso sul territorio nazionale (Blablacar su tutti). Si sottolinea che in una tenaglia di questo tipo il ruolo del trasporto pubblico su gomma nell'extra-urbano rischia un'oggettiva residualità, attestandosi su un servizio di natura prettamente "sociale" (studenti e poco più); peraltro con il paradosso, ha evidenziato un opinion leader, che si danno molte risorse al trasporto urbano dove la domanda è più densa e molti servizi potrebbero avere una migliore impostazione "di mercato", mentre si riducono i

finanziamenti proprio dove i servizi o ha una natura più spiccatamente "sociale", ovvero nell'extra-urbano e in particolare nelle aree a domanda debole.

Il secondo ambito affrontato dal panel riguardava **l'avanzamento della riforma del settore del trasporto pubblico locale**, a partire dalla prima normativa organica rappresentata dal D.lgs. 422 del 1997, e le previsioni per i prossimi 5 anni.

Rispetto alle tre aree tematiche che costituiscono i cardini della riforma potenziale del Tpl, ovvero i processi di liberalizzazione, lo sviluppo della pianificazione e l'incremento dell'efficienza aziendale, il quadro complessivo che emerge indica un livello generalizzato di insufficienza nei progressi acquisiti dal settore (**Fig. 2**): in scala da 1 a 10, il punteggio medio attribuito all'avanzamento della riforma a distanza di quasi 20 anni dall'avvio del processo è pari ad appena 3,5 per la liberalizzazione, a 4,0 per la pianificazione e, un po' meglio, a 4,8 per l'efficienza aziendale.

Fig. 2 – Valutazioni sull'attuazione della riforma del TPL (D.lgs. 422/97) – Numero voti (da 1 a 10) e voto medio (panel 2015)



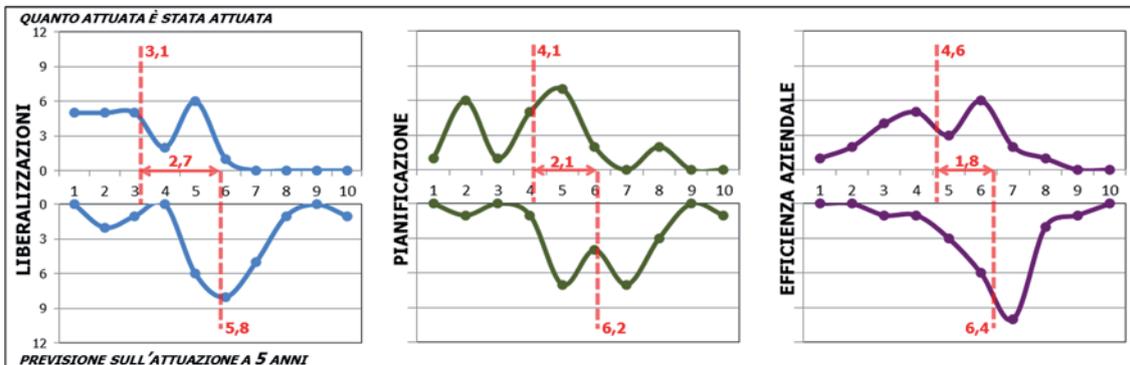
Fonte: elaborazioni Isfort

Per il futuro (scenario a 5 anni), si muove qualcosa nel percorso di crescita, seppure senza accelerazioni straordinarie: soprattutto la liberalizzazione si porterebbe ad un avanzamento pari a 6,3 (quindi quasi il doppio rispetto alla situazione attuale), mentre più contenuto è il progresso previsto per la pianificazione (da 4,0 a 5,7) e per l'efficienza aziendale (da 4,8 a 6,6).

Rispetto alle valutazioni medie del 2014, si registra una crescita (in verità molto modesta) dei punteggi medi per la liberalizzazione e per l'efficienza aziendale, sia ad oggi che nella previsione a 5 anni, mentre per la pianificazione i punteggi sono in entrambi i casi un po' più bassi (**Fig 3**).

È questo un risultato sorprendente e preoccupante allo stesso tempo. Appare infatti evidente che il panel dei testimoni privilegiati è piuttosto scettico sul futuro della riforma del settore, che fatica ad acquisire risultati concreti sui diversi fronti. E in più, si individua un'area di particolare criticità, la pianificazione appunto, rispetto alla quale addirittura si certifica un passo indietro.

Fig. 3 – Valutazioni sull’attuazione della riforma del TPL (D.lgs. 4 22/97) – Numero voti (da 1 a 10) e voto medio (panel 2014)



Fonte: elaborazioni Isfort

La lettura delle osservazioni qualitative a corredo dei punteggi assegnati aiuta ad interpretare meglio le ragioni di una dinamica così debole per le prospettive di riforma del settore.

Per la liberalizzazione, non manca chi prende atto che *“chi ha voluto fare le gare le ha fatte”* aggiungendo tuttavia subito dopo *“ma certo sono una minoranza”*. E non manca chi è più ottimista: *“Qualche gara si è iniziata a fare e nei prossimi anni ci sarà un’accelerazione”*. Ma è molto più ampia, e variamente articolata, la prevalenza delle osservazioni su ostacoli e pastoie che hanno costellato il cammino della liberalizzazione del Tpl nel Paese. C’è chi ricorda che *“la volontà vera di fare la riforma non c’è stata”*, chi sottolinea che le norme evidentemente non sono state fatte bene se il processo è stato così discontinuo e ha raccolto così scarsi successi, chi ritorna al nodo dei *“disordinati interventi legislativi di regolazione e del crescente conflitto di competenze tra i diversi livelli istituzionali”*, chi lamenta l’assenza di gare per il trasporto ferroviario, a fronte di un servizio di qualità scadente gestito dal monopolista.

Guardando al futuro, i nodi principali da sciogliere per accelerare i processi di liberalizzazione sono sia di impostazione strategica (*“Si fanno regole e politiche senza consapevolezza che le aziende portano clienti, non fanno solo girare i bus; c’è una dimensione commerciale e di mercato che non può essere ignorata”*), sia di natura più strettamente tecnica (ad es. la dimensione dei lotti di gara e il prezzo di acquisto dei materiali rotabili per il subentrante sono due nodi essenziali da sciogliere per la contendibilità vera dei mercati). Va poi evidenziata una valutazione più generale di un intervistato che osserva come in Europa ci sia di fatto una frenata sulle liberalizzazioni del Tpl (vedi il testo del IV P acchetto ferroviario) e questo atteggiamento di per sé fa prevedere che anche in Italia in futuro le spinte pro-concorrenziali si affievoliranno.

Sul tema della pianificazione, come si è accennato il panel ha complessivamente espresso giudizi piuttosto severi circa il percorso fatto nel Paese. La critica più diffusa, che costituisce peraltro un tradizionale *refrain*, riguarda la definizione dei bacini di esercizio sulla base dei criteri storici di ripartizione delle risorse, piuttosto che sulla base di criteri trasportistici (analisi della domanda ecc.). Ad essa si aggiunge la carenza di una cultura tecnica di settore adeguata nelle Amministrazioni preposte (qualcuno ricorda che in diversi casi sono le aziende a fare la pianificazione su richiesta degli Enti locali contravvenendo a quanto disposto dal 422/97), anche se sul punto diversi intervistati hanno sottolineato come la situazione sia molto differenziata a livello territoriale (performance decisamente migliori tra le Amministrazioni del Nord). C’è poi da sciogliere il nodo del rapporto tra servizi su gomma e servizi su ferro, riconoscendo le diverse

vocazioni delle due modalità (come studi recenti sembrano dimostrare): il ferro è economicamente sostenibile nelle aree ad alta densità di domanda, la gomma può invece presidiare i territori con minore densità di domanda. L'unica notazione positiva riguarda la pianificazione fatta dalle Regioni per poter accedere alla ripartizione dei fondi del Tpl, un esercizio in verità i cui esiti sono stati poco più che un adempimento formale, ma che per lo meno ha costretto le Amministrazioni almeno a porsi il problema. Per il futuro tuttavia non si intravedono fattori di spinta che possano contribuire ad innalzare il livello della pianificazione di settore, oggi del tutto insufficiente.

Infine, per ciò che riguarda l'efficienza aziendale il panel è concorde nel ritenere che gli operatori del sistema nel loro insieme non sono rimasti fermi negli ultimi anni, seppure secondo alcuni i progressi compiuti sono stati troppo timidi. In particolare un opinion leader sottolinea che in verità fino ad oggi si è puntato poco sull'efficienza aziendale, come dimostra *"il peso assolutamente sproporzionato del personale indiretto (amministrativo) su quello diretto (autisti)"*, mentre per il futuro bisognerà tentare di affrancare sempre più le aziende dal contributo pubblico.

Le spinte all'efficientamento aziendale sono derivate, oltre che da un naturale processo di evoluzione e miglioramento comunque attivato dal sistema delle aziende in diversi ambiti (iniezione di management, formazione del personale, informatizzazione ecc.), da stimoli esterni legati inizialmente dalla prospettiva delle gare e nella fase attuale dall'introduzione dei criteri di penalizzazione nell'assegnazione delle risorse previsti dal fondo nazionale trasporti. In prospettiva sarà soprattutto l'adozione di criteri legati ai costi standard per l'assegnazione delle risorse e per la definizione dei corrispettivi di servizio a base delle gare a stimolare ulteriori processi di efficientamento aziendale, che secondo alcuni intervistati saranno molto corposi. Interessante l'osservazione di un intervistato: *"Le aziende, anche quelle pubbliche, svolgono sempre meno le funzioni tradizionali di riserva di incarichi per la politica e di (debole) ammortizzatore sociale. Qualche risultato quindi si sta ottenendo sul fronte dell'efficienza e della qualità dei servizi"*.

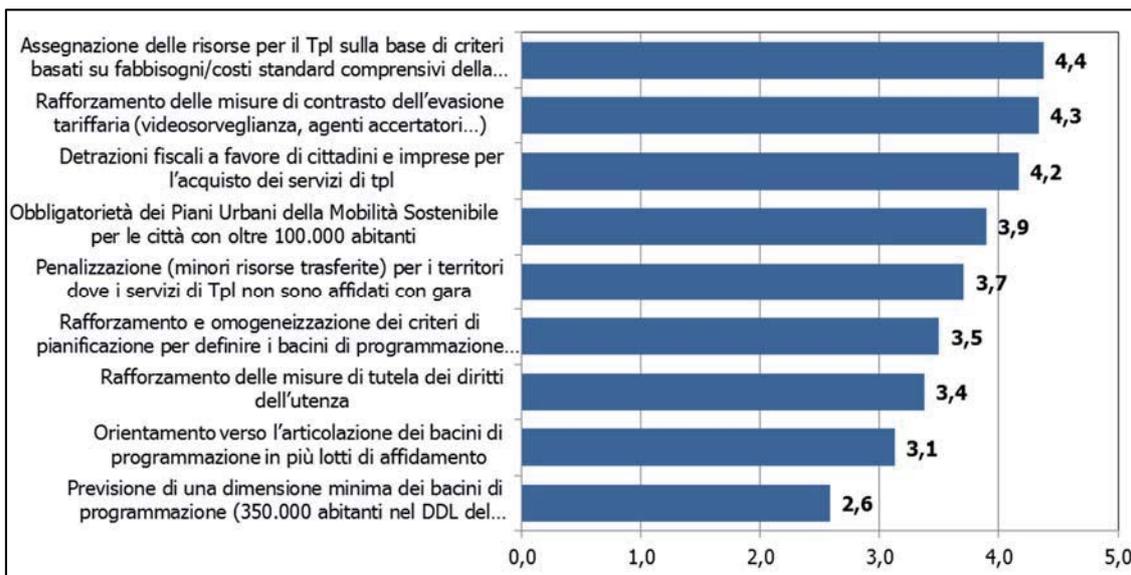
Il quadro in movimento così descritto presenta tuttavia diversi coni d'ombra. Ad esempio, c'è chi ricorda che proprio in alcune aree metropolitane le aziende di trasporto pubblico sono strutturalmente ferme nella loro inefficienza (vedi l'ATAC ma non solo) e quindi un pezzo molto rilevante del mercato è in sofferenza da questo punto di vista. C'è chi sottolinea che anche in questo caso le differenze territoriali sono enormi; è sufficiente guardare al famoso obiettivo del 35% di copertura dei costi da ricavi da traffico, abbondantemente superato da molte aziende del Nord (ma non tutte) e invece lontanissimo per la quasi totalità delle aziende del Sud (e anche per molte del Centro). Allo stesso tempo, tuttavia, proprio nelle realtà con performance peggiori, ovvero nel Mezzogiorno, dove i processi di efficientamento dovrebbe essere accelerati risulta più difficile e doloroso ragionare su tagli dei costi (es. nella manutenzione), esodi, lotta all'evasione e così via, se non altro perché i problemi economici e occupazionali dei territori interessati sono già molto esasperati. Conclude il ragionamento chi ha molto sottolineato questi aspetti: *"Ci vorrebbe quindi un progetto industriale per la mobilità sostenibile ed il sostegno a chi si impegna a migliorare i conti. Forse alcuni ammortizzatori sarebbero utili"*.

Il terzo ambito tematico sottoposto alla riflessione del panel ha riguardato il giudizio sulle **misure contenute nelle diverse proposte di riforma del Tpl** e in particolare su quelle che sostanziano le attuali bozze in circolazione del DDL di iniziativa governativa. Nello specifico, gli intervistati erano sollecitati ad assegnare un punteggio di "rilevanza positiva" in scala da 1 a 5.

Come si vede nella **Fig. 4**, il ventaglio delle misure sottoposte a valutazione ha raccolto nel suo insieme un largo apprezzamento da parte del panel, in termini di capacità di incidere positivamente sullo sviluppo del settore: tre misure hanno ottenuto un punteggio medio

superiore a 4,0, cinque un punteggio medio fra 3,0 e 4,0 e solo una un punteggio medio pari a 2,6 (quindi inferiore a 3,0). Oltre al giudizio sulle misure indicate nella griglia, un opinion leader ha evidenziato che "in generale nel DDL manca sia la previsione delle verifiche concorrenziali nei bacini di traffico, sia la possibilità di operare per altri i soggetti dove c'è il Contratto di servizio previo adeguato indennizzo".

Fig. 4 – Misure previste nelle attuali bozze di DDL di riforma del settore del TPL (Voti da 1=minima rilevanza a 5=massima rilevanza - Voto medio)



Fonte: elaborazioni Isfort

Più in dettaglio, di seguito la graduatoria per raggruppamenti con alcune notazioni a commenti espressi dagli intervistati.

1. La misura che ha raccolto il punteggio più alto è l'assegnazione delle risorse per il Tpl sulla base della determinazione dei fabbisogni/costi standard (comprensivi della remunerazione e degli investimenti) con un voto medio pari a 4,4 (tutti i 24 intervistati, con una sola eccezione, hanno espresso un voto pari a 4 o a 5). Nelle osservazioni a margine del giudizio, oltre al diffuso riconoscimento di rilevante impatto per lo stimolo all'efficientamento aziendale, per il superamento della spesa storica e per la maggiore certezza di risorse per il settore (indispensabile per il rinnovo del materiale rotabile), si legge un po' di scetticismo sulla effettiva realizzabilità della misura e si invita comunque ad adottare un approccio graduale per evitare specie al Sud contraccolpi troppo forti. Da sottolineare l'osservazione di alcuni intervistati che invitano a concentrarsi nell'immediato sulla determinazione dei soli "costi" standard, da subito realizzabili, mentre la determinazione dei "fabbisogni" standard richiede tempi più lunghi (acquisizione e analisi di dati complessi sulla domanda).
2. Accanto ai fabbisogni/costi standard si colloca la rilevanza positiva del rafforzamento delle misure di contrasto all'evasione tariffaria (punteggio medio di 4,3). Si tratta di una misura giudicata di straordinaria rilevanza per il recupero di risorse per il settore, tuttavia anche in questo caso trapela da parte di qualcuno un po' di scetticismo sulla realizzabilità ("Dipende

da come si fa' è una chiosa lapidaria ed emblematica all' o stesso tempo) e si invita a mettere in campo *"strumenti innovativi"* (in verità non specifici). Appena sopra il punteggio medio di 4,0 si colloca anche l'ipotesi di detrazioni fiscali a favore di cittadini e imprese per l'acquisto dei servizi di Tpl di cui si esprime una larga condivisione di giudizio (*"In passato ha funzionato molto bene"*), tuttavia con qualche riserva sul reale impatto che essa potrà produrre sul settore (*"...dipende dalla dimensione della misura", "...ma non è su questo punto che la gente decide di prendere il Tpl"*).

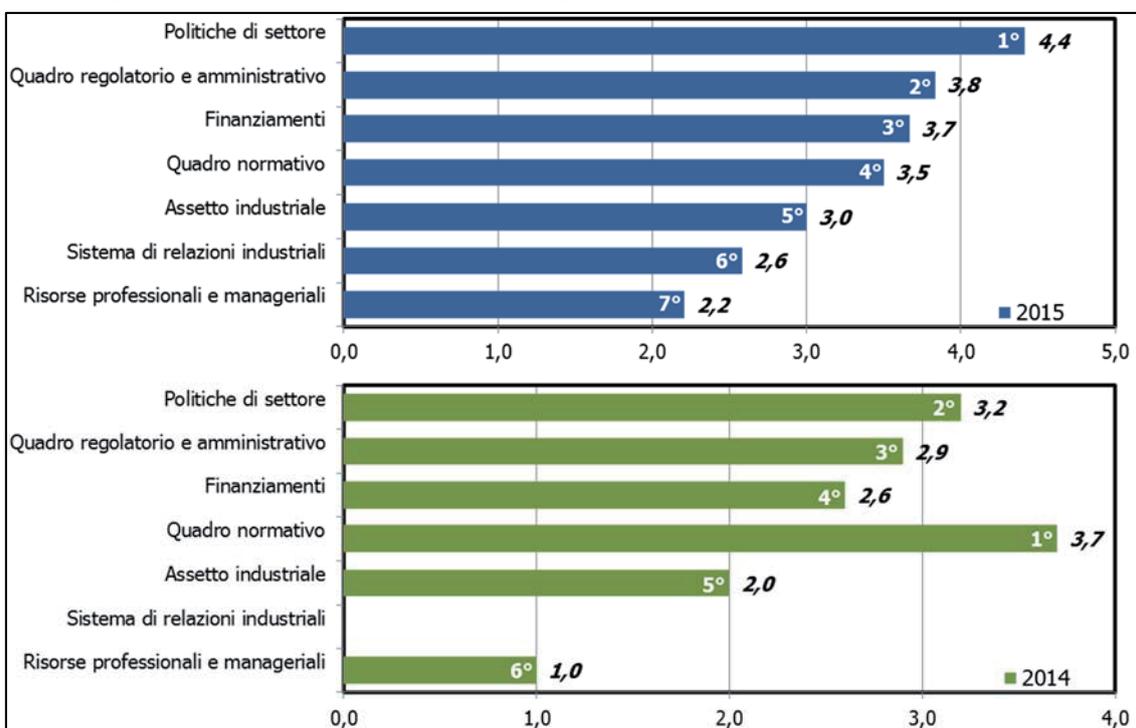
3. Due misure ottengono punteggi medi di poco inferiori al 4,0: l'obbligatorietà dei PUM per i comuni con oltre 100mila abitanti (3,9) e la penalizzazione con minori risorse trasferite per i territori dove i servizi non vengono assegnati attraverso gare (3,7). Sulla prima misura non ci sono osservazioni particolari, la condivisione è generalizzata, semmai si teme che la debolezza delle Amministrazioni nella pianificazione vanifichi la possibilità di raggiungere gli obiettivi che una norma di questo tipo si pone (si veda in tal senso la debolezza dei PUM vigenti). Quanto alla penalizzazione dei territori che non fanno le gare, il nodo problematico evidenziato da diversi intervistati risiede nel rischio che proprio nelle aree deboli la riduzione delle risorse faccia ulteriormente degradare il livello qualitativo e quantitativo dei servizi (già ampiamente inadeguato). Secondo alcuni intervistati il criterio "punitivo" è sbagliato in sé (*"meglio parlare di premi perché il tagl io è già una penalizzazione"*) e comunque, al di là dell'equità o meno del criterio, *"il problema è che bisognerebbe guardare a come i soldi vengono spesi, pochi o tanti che si ano. Chi è inefficiente continuerà ad esserlo anche a risorse decrescenti"*.
4. Sopra la soglia del 3,0 come punteggio medio si collocano altre tre misure. In ordine: il rafforzamento e l'omogeneizzazione dei criteri di pianificazione (3,5), il rafforzamento delle misure di tutela dei diritti dell'utenza (3,4) e l'orientamento verso l'articolazione dei bacini di programmazione in più lotti di affidamento dei servizi. Sui criteri omogenei di pianificazione vale la pena riportare l'opinione articolata di un intervistato: *"La standardizzazione delle procedure (protocolli, criteri ecc.) è il punto-chiave, l'unico modo per fare pianificazione e dare spinta al settore, anche se la soluzione ottimale richiederebbe sempre una personalizzazione delle procedure stesse"*. Secondo altri, invece, la misura è importante, ma non decisiva. Quanto ai diritti dell'utenza, la condivisione è alta, ma l'effettiva rilevanza della misura è dubbia (*"E' un bel tema, forse non così di impatto"*). Infine, l'obbligo di affidamento dei servizi per lotti di gara è una norma che divide. Da un lato, diversi intervistati mettono in guardia sul rischio di un eccessivo spezzettamento delle gare, con potenziali difficoltà di gestione, di penalizzare l'integrazione gomma-ferro e di non favorire i processi aggregativi delle aziende. Dall'altro lato, la prevalenza degli intervistati ritiene invece il punto molto rilevante per favorire la contendibilità dei mercati e quindi lo sviluppo del settore. In posizione per certi versi mediana l'opinione di chi ritiene che nell'attuale modello italiano in cui mancano soggetti forti di pianificazione e regolazione (Agenzie della mobilità come il modello londinese che viene auspicato e che potrebbe assegnare i servizi con il metodo *gross cost*), il piccolo lotto rischia di impoverire il sistema.
5. Fanalino di coda della graduatoria è la previsione di una dimensione minima dei bacini di programmazione (350.000 abitanti come indicato nella bozza di DDL), con un punteggio medio di 2,6. È un altro tema che ha diviso le opinioni del panel, seppure in questo caso siano soprattutto le valutazioni più scettiche o radicalmente contrarie a prevalere (*"E' una soglia veramente incomprensibile, ci sono bacini reali di domanda molto più piccoli come popolazione e magari piuttosto estesi territorialmente"* oppure *"E' veramente miope continuare a mettere soglie ai bacini di programmazione, non ha alcuna razionalità industriale"*). Anche qui vale la pena riportare la posizione mediana di chi afferma che *"In*

linea teorica non si dovrebbero mettere paletti, ma poiché la pianificazione è debole senza soglie minime ci sarebbe una frammentazione ingovernabile”.

La successiva questione affrontata dal panel si è focalizzata sui **vincoli che ostacolano un pieno ed efficiente sviluppo del settore in Italia**. Sono state proposte sette famiglie di vincoli chiedendo agli intervistati di ordinarle per rilevanza in graduatoria decrescente.

La **Fig. 5** riassume la graduatoria emersa dalla consultazione proponendo il confronto con il risultato del 2014 (rispetto alla griglia di allora è stato aggiunto il vincolo “Sistema di relazioni industriali (ruolo del CCNL, sistema di rappresentanza delle sigle sindacali...)”).

Fig. 5 – I vincoli che impediscono al settore e del Tpl un pieno ed efficiente sviluppo (confronto panel 2015* e 2014)**



* Per il 2015 il grafico è costruito considerando i valori medi derivanti dall'assegnazione, per ciascun questionario, di un valore pari a 6 all'item più rilevante, 5 al secondo più rilevante, 4 al terzo più rilevante, 3 al quarto più rilevante, 2 al quinto più rilevante, 1 al sesto più rilevante, 0 al meno rilevante.

** Per il 2014 il grafico è costruito considerando i valori medi derivanti dall'assegnazione, per ciascun questionario, di un valore pari a 5 all'item più rilevante, 4 al secondo più rilevante, 3 al terzo più rilevante, 2 al quarto più rilevante, 1 al quinto più rilevante, 0 al meno rilevante.

Fonte: elaborazioni Isfort

Il vincolo, o “famiglia tematica” come forse è più opportuno dire, che si colloca al primo posto nella graduatoria è la “Pianificazione e politiche di settore” che fa riferimento sia all'inadeguatezza della pianificazione di settore ai diversi livelli, sia alla scarsa attenzione nazionale alle esigenze del Tpl, sia alla debolezza delle politiche alla scala locale-urbana per incentivare l'uso del mezzo pubblico. Oltre la metà del panel assegna a questo vincolo il primo o il secondo posto e rispetto al ranking del 2014 il tema delle politiche di settore guadagna una posizione. La seconda posizione è occupata dal “Quadro regolatorio e amministrativo” e la terza

dai "Finanziamenti (risorse inadeguate per servizi e investimenti)". Il "Quadro normativo (incerto, ridondante, in continuo cambiamento...)" perde invece la prima posizione assegnata nel 2014 e si colloca in quarta nel nuovo scenario. Le posizioni di coda, che rappresentano un minor livello di criticità dell'ambito tematico, sono infine presidiate nell'ordine dall'"Assetto industriale (aziende poco efficienti, eccessiva frammentazione dell'offerta ecc.)" in quinta posizione come nel 2014, dal "Sistema di relazioni industriali" in sesta e dalle "Risorse professionali e manageriali" in ultima (come nel 2014).

Le politiche di settore e il nodo della pianificazione diventano dunque nell'opinione dei panelisti il principale ostacolo che il trasporto pubblico locale deve oggi affrontare sulla strada dello sviluppo. La condivisione sul punto è molto ampia. Come ha affermato un intervistato: *"La politica nazionale è il nodo principale: cosa si vuole fare del Tpl?"*.

Il tema dei finanziamenti ugualmente guadagna posizioni nell'ipotetica agenda dei vincoli da rimuovere per il settore e anche nei commenti a margine delle valutazioni espresse si coglie meno disomogeneità di opinioni rispetto allo scorso anno. In effetti, i tagli operati al settore fino al 2014 con criteri di dubbia logica trasportistica o di analisi dei fabbisogni stanno portando il sistema alla soglia della sopravvivenza, come riconosce anche chi ritiene che la questione non sia così focale e anzi si presti ad alibi strumentali. Emblematica in tal senso l'affermazione di un intervistato: *"I finanziamenti non sono la cosa più importante, però ulteriori tagli avrebbero un forte impatto negativo!"*. Si accentua inoltre nelle valutazioni del panel, l'osservazione relativa alla scarsità di risorse per il finanziamento del materiale rotabile, anche nel confronto con l'estero (soprattutto nel ferroviario, come evidenzia un intervistato).

Quanto agli aspetti normativi, che invece hanno decisamente perso "presa" nella valutazione delle maggiori urgenze di intervento per il Tpl, l'atteggiamento che prevale sembra essere quello di un certo disincanto dopo tanti anni di frustranti attese per una definitiva semplificazione e chiarificazione della cornice di riferimento. Il vincolo è in fondo dei conti meno incidente, almeno come posizione relativa rispetto ad altri temi, perché le norme vigenti - oggi come ieri - non impediscono l'accelerazione virtuosa sulle grandi questioni di cui si è detto in precedenza (liberalizzazione, pianificazione, efficienza aziendale), semmai si può dire che non la favoriscono e comunque mettono in mano ad Amministrazioni e operatori gli strumenti per il mantenimento dello statu quo. Come sottolinea un intervistato: *"Il quadro normativo può essere il vincolo maggiore o anche il minore. Il maggiore perché certamente c'è un problema rilevante di incertezza, ridondanza ecc., il minore perché resta il fatto che con questo quadro normativo chi vuole fare le gare le può fare!"*.

Un paio di osservazioni ancora, per chiudere l'analisi dei commenti a questa domanda.

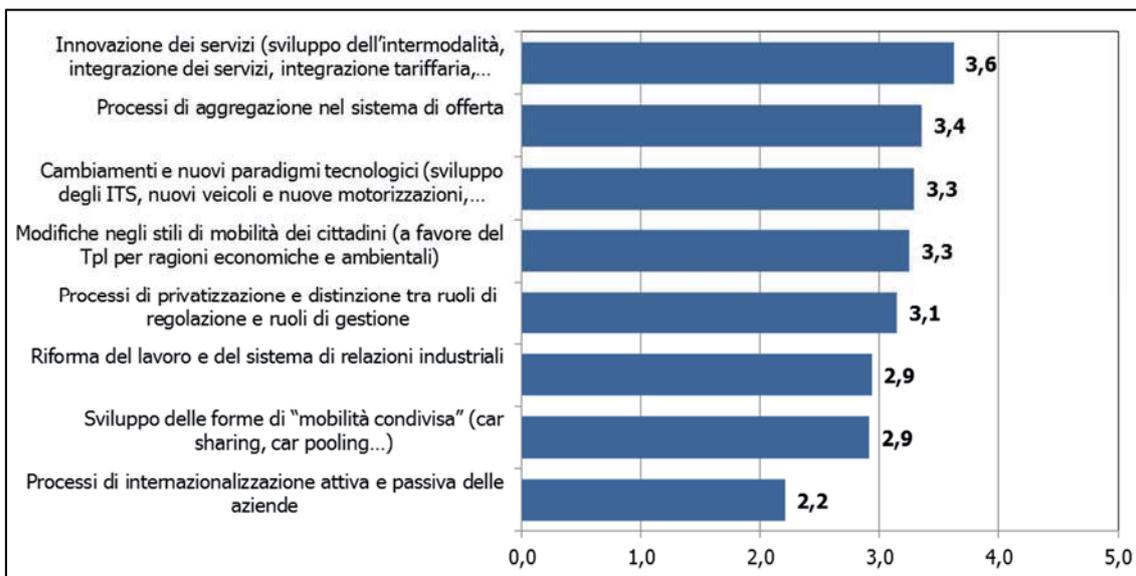
Il tema delle relazioni industriali, che comunque non pare essere una questione prioritaria per lo sviluppo del settore, tende tuttavia come era prevedibile a far prendere posizioni estreme. Da un lato c'è chi afferma: *"I sindacati sono il principale freno per il settore, per la continua opposizione a qualunque innovazione organizzativa (autisti che fanno i biglietti, tornelli ecc.). Sono refrattari ad ogni cambiamento e non hanno una visione di lungo periodo, tanto è vero che sostengono le aggregazioni solo per mantenere più forza sindacale"*; e dall'altro lato chi (idealmente) controbatte: *"Il sistema di relazioni industriali, pur essendo evidentemente in crisi, è da considerare un fattore di sostegno per l'efficienza del settore"*.

Tra gli altri vincoli ipotetici, non indicati nella lista, un intervistato ha focalizzato l'attenzione sul nodo delle ferrovie: *"Tra gli altri vincoli c'è quello della tendenza all'"abbraccio" con Trenitalia da parte delle Regioni per ragioni di "bancabilità" (così hanno certezza dei finanziamenti sui servizi e sulle infrastrutture)"*.

Il successivo tema di discussione per il panel ha riguardato i potenziali *driver* di cambiamento che avranno maggiore impatto (positivo o negativo) sul Tpl nell'orizzonte dei prossimi 5 anni. In questo caso agli intervistati è stato chiesto di assegnare due punteggi (entrambi in scala da 1 a 5) per ciascuno dei temi sottoposti a giudizio: il primo come previsione di rilevanza nello scenario, il secondo come valutazione positiva/negativa dell'impatto sulla crescita del Tpl.

Nella graduatoria scaturita dall'indagine (vedi **Fig. 6**), i driver che avranno più rilevanza sul futuro del Tpl sono nell'ordine l'"Innovazione dei servizi (intermodalità ecc.)" con un punteggio medio pari a 3,6, i "Processi di aggregazione nel sistema di offerta" (3,4) e, a pari merito (punteggio 3,3), i "Cambiamenti e nuovi paradigmi tecnologici (ITS, elettrico ecc.)" e le "Modifiche negli stili di mobilità dei cittadini a favore del Tpl". "Processi di privatizzazione", "Riforma del lavoro e delle relazioni industriali" e "Sviluppo delle forme di mobilità condivisa" seguono in graduatoria con punteggi medio non distanti (tra 3,1 e 2,9). nettamente più distanziato è invece il processo di internazionalizzazione attiva e passiva dell'azienda che raggiunge un punteggio medio di appena 2,2.

Fig. 6 – Livello di rilevanza di alcuni driver di cambiamento sul futuro del Tpl nell'orizzonte dei prossimi 5 anni (Voti da 1= minima rilevanza a 5= massima rilevanza - Voto medio)

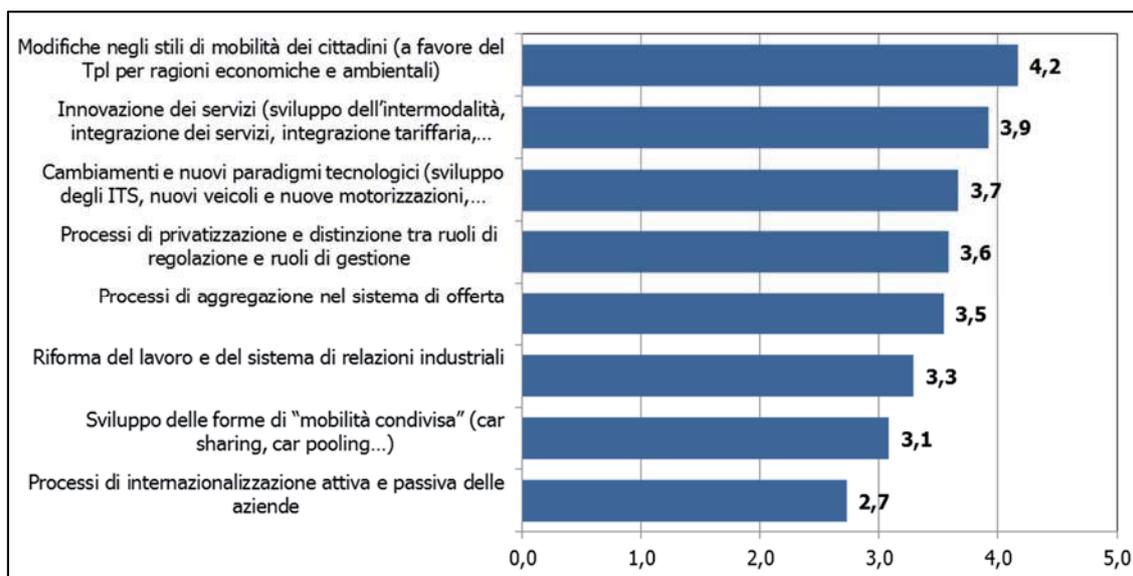


Fonte: elaborazioni Isfort

Rispetto invece al giudizio di impatto sulla crescita del settore (**Fig. 7**), la gerarchia dei *driver* presenta alcune importanti variazioni. Infatti, le modifiche negli stili di mobilità (a favore del Tpl) presidiano saldamente la prima posizione e con un punteggio medio molto alto (4,2), a conferma che i processi di riequilibrio modale sono tanto più forti e duraturi quanto più sono assicurati da una modifica strutturale nelle scelte dei mezzi di trasporto collettivo da parte dei cittadini (per ragioni economiche o di sensibilità ambientale). I processi di aggregazione nel sistema di offerta sono invece il tema che perde più posizioni nella graduatoria dei giudizi positivi di crescita, scivolando al quarto *rank* con un punteggio medio di 3,5. Come si evince dalla **Fig. 8**, la correlazione diretta tra la rilevanza del driver e il suo impatto positivo è

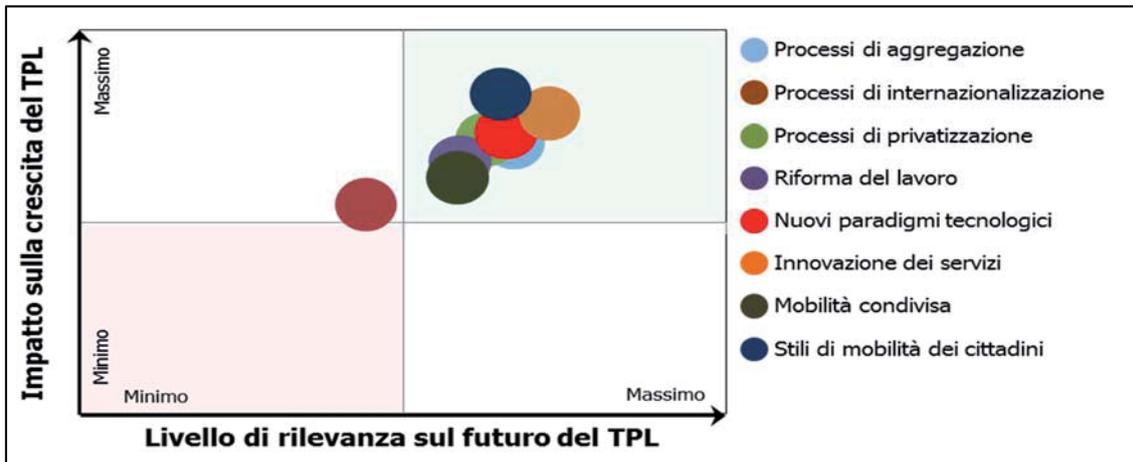
ampiamente confermata, con la parziale eccezione dei due casi prima citati ("Modifiche negli stili di mobilità" *più positivo che rilevante* e "Processi di aggregazione" al contrario *più rilevante che positivo*).

Fig. 7 – Impatto sulla crescita di alcuni *driver* di cambiamento sul futuro del Tpl I nell'orizzonte dei prossimi 5 anni (Voti da 1 =minimo impatto a 5=massimo impatto - Voto medio)



Fonte: elaborazioni Isfort

Fig. 8 – Livello di rilevanza ed impatto sulla crescita di alcuni *driver* di cambiamento sul futuro del Tpl nell'orizzonte dei prossimi 5 anni (Voti da 1=minimo impatto a 5=massimo impatto - Voto medio)



Fonte: elaborazioni Isfort

Quanto ai commenti a corredo dei punteggi assegnati, si colgono per i diversi processi valutazioni anche molto differenziate, di cui si dà di seguito un rapido e sintetico conto:

- l'internazionalizzazione, che complessivamente resta il *driver* ritenuto meno rilevante per il futuro del settore e con un impatto sulla crescita più basso, secondo alcuni "potrebbe ricevere un impulso dalle gare". Ma prevalgono largamente le notazioni di scetticismo, variamente motivate. "I processi di internazionalizzazione sono meno diffusi di quello che si pensa e la spinta va un po' ad esaurirsi" ha sottolineato un panelista. Le ragioni risiedono, secondo altri, nel "clima" poco favorevole che si respira in Europa insieme alla mancanza di soggetti oggi disposti ad alimentare questi processi ("In Europa il messaggio che arriva (freno alle liberalizzazioni) favorisce il mantenimento dei campioni nazionali, non si vedono tanti soggetti disponibili ad andare in giro a fare shop ping"). Interessante una considerazione connessa alla specificità del mercato del Tpl fatta da un altro opinion leader: "L'internazionalizzazione non è trainante perché nel settore del Tpl l'elemento territoriale è decisivo; non c'è una filiera produttiva "da multinazionale", né marchi forti sul piano commerciale";
- sui processi di aggregazione dell'offerta le opinioni di merito non sono omogenee (lo si vedrà meglio in seguito). In chiave previsiva interessante è l'analisi proposta da un intervistato per il quale le aggregazioni "potrebbero subire un rallentamento perché recenti analisi, le cui conclusioni potrebbero essere riprese nel DDL sui costi standard, mostrano come le economie di scala peggiorano oltre una certa soglia della dimensione aziendale. Inoltre, chi potrebbero essere i poli aggregatori? Le FS sono in fase di stallo, le aziende private sono troppo piccole...";
- molto ricco il ventaglio di commenti sulle nuove forme di mobilità condivisa che si stanno diffondendo a partire dalle grandi aree urbane, nonostante alla fine questo potenziale *driver* di cambiamento si collochi nelle graduatorie in posizione defilata. In effetti, il dubbio sulla natura dell'impatto del *car sharing* sul mercato del Tpl attraversa molti dei commenti degli intervistati: è un impatto positivo perché i servizi tendono ad integrarsi tra di loro, oppure è negativo perché l'effetto è sostitutivo? Qualche intervistato ricorda come diversi studi in Europa sembrano dimostrare che l'utente del *car sharing* è anche utente del Tpl, per cui l'integrazione dei servizi fa crescere entrambe le componenti. Più cauti altri commenti,

proprio perché la scarsa efficienza del sistema potrebbe essere in Italia un ostacolo per una sinergia virtuosa tra *sharing mobility* e trasporto pubblico: *“Lo sviluppo delle forme della mobilità condivisa sarà un driver significativo ma in Italia rischia di frenare la crescita del Tpl perché le esperienze e insegnano che dove il Tpl funziona diventa una buona integrazione, dove non funziona si sostituisce come servizio”*. In ogni caso, come sottolineato da un altro intervistato, *“In assoluto per i cittadini sono processi molto positivi perché incrementano e diversificano i servizi di mobilità”*. Infine, una considerazione più generale sul potenziale futuro assetto industriale della filiera della mobilità sostenibile, che alle condizioni attuali potrebbe essere molto minaccioso per il Tpl: *“Sui nuovi servizi (elettrico, sharing ecc.) il punto fondamentale è che questi processi accadono e sono sempre più rilevanti (si parte dall'urban o ovviamente) ma rischiano di non essere guidati dalle aziende del Tpl. Guai da chi gestisce l'informazione, la filiera industriale (l'automotive per l'elettrico), la capacità di organizzare il servizio: il Tpl rischia di “vendere” una commodity dentro una filiera dove le leadership sono altrove, fuori dal settore”*.

Un ulteriore ambito tematico esplorato dal panel ha interessato i processi di crescita e di integrazione orizzontale e verticale delle aziende del Tpl, a volte favoriti dall'ampliamento dei bacini di gara. Emblematica di questo processo tendenziale è la spinta che si è registrata negli ultimi anni – nel dibattito tra gli attori come nelle concrete realizzazioni – a favore delle aziende uniche regionali e delle gare su bacini unici regionali.

Al panel è stato chiesto un giudizio sintetico su questi processi, motivandone la scelta. Le risposte si sono divise quasi a metà tra valutazioni positive e valutazioni negative, confermando l'esistenza di opinioni molto diverse tra operatori ed esperti su temi di questo tipo.

Sui soli processi di aggregazione delle aziende in verità prevalgono ampiamente i giudizi positivi, seppure con gradazioni diverse, che si possono riassumere in due gruppi principali:

1. chi si esprime a favore sostanzialmente senza riserva, perché da un lato si ritiene che *“l'incremento dei livelli di integrazione del sistema e della dimensione delle aziende permette maggiore efficienza, miglioramento della qualità dei servizi e la possibilità di competere in mercati più ampi, oltre all'accrescimento delle competenze”*, e dall'altro lato si sottolineano i rilevanti benefici per la pianificazione e l'integrazione intermodale. C'è anche chi enfatizza l'ineluttabilità di queste dinamiche e denuncia il ritardo del Paese nel confronto con altri paesi europei (es. la Francia dove 4/5 grandi aziende fanno il mercato); e le poche aggregazioni promosse in Italia sembrano rispondere solo a logiche difensive, non di crescita nel mercato;
2. chi condiziona il giudizio positivo, da un lato circoscrivendolo a quelle operazioni che hanno un senso industriale (con la chi osa *“...questi processi sono quasi sempre guidati dalla politica e dai sindacati, quasi mai da logiche industriali”*) e che hanno l'obiettivo di diversificare i mercati per le aziende, e/ dall'altro lato evidenziando una serie di rischi insiti in questi processi, in particolare *“la formazione di oligopoli in grado di condizionare il mercato”* e la difficoltà di “gestione” dei grandi soggetti nel rapporto con l'Amministrazione; un'ulteriore “raccomandazione” ascrivibile a questo gruppo invita a promuovere e aggregazioni leggere (ad es. società consorziali). A questo gruppo si può aggiungere la posizione di chi invoca una neutralità derivante o dalla priorità che deve essere assegnata alle logiche di mercato o dalla coerenza con il disegno di riassetto territoriale dei servizi.

Sul fronte di chi giudica negativamente i processi di aggregazione, le motivazioni ruotano soprattutto attorno alla considerazione che *“nel settore non ci sono economie di scala”*. Quanto al tema più specifico delle aziende uniche regionali e, come corollario, delle gare su bacino unico regionale le opinioni contrarie sono in netta maggioranza.

Il successivo tema proposto alla riflessione del panel riguarda **il ruolo delle aziende di proprietà pubblica nel settore del Tpl e il giudizio sui potenziali processi di privatizzazione.**

L'opinione prevalente emersa si può riassumere così: "In linea teorica il problema non è la proprietà pubblica o privata dell'azienda di trasporto, quanto piuttosto il nodo regolato-regolatore e l'interferenza della politica che condizionano da un lato le modalità di assegnazione dei servizi, e dall'altro l'efficienza aziendale". In sostanza, come sottolinea un intervistato "La proprietà pubblica può andare bene, ma deve chiedere alle sue aziende di fare utili, non perdite! Altrimenti il privato è preferibile, perché le risorse pubbliche non devono coprire i buchi di bilancio".

In questo sistema "ideale" condiviso (sostanzialmente) dall'intero panel, i processi di privatizzazione sono giudicati con angolature diverse. Diffusa è l'opinione che la presenza del privato stimoli l'efficienza del sistema ed è quindi auspicabile soprattutto in alcuni casi. Questa valutazione è poi da alcuni portata, in un certo senso, alle estreme conseguenze. Ad esempio un opinion leader ha commentato: "Se tutto funziona bene (gare fatte a regola, Agenzia, funzioni ben definite regolato-regolatore, controllo del soggetto affidatario attraverso il Contratto di servizio) a che serve la proprietà pubblica delle aziende di Tpl?". Dello stesso tenore è quest'altro commento, centrato sul principio – ampiamente rappresentato nel dibattito pubblico sul tema – che il processo di privatizzazione deve essere preceduto dal processo di liberalizzazione ed è quindi necessari o impostare per fasi le modifiche degli assetti proprietari: "Porre prima l'obiettivo della privatizzazione rischia solo di rafforzare il monopolista. Nella fase attuale è necessari o spingere sulle liberalizzazioni e le aziende pubbliche ci possono stare benissimo. Per il futuro, completato il processo di liberalizzazione, si porrà certo il tema della proprietà pubblica delle aziende". Così come, sulla stessa lunghezza d'onda, un intervistato ritiene che sia sempre e comunque necessario tutelare gli obiettivi di natura pubblica e tuttavia, sottolinea lo stesso intervistato, "il modello della proprietà pubblica potrebbe non essere il migliore". E se la questione centrale è la tutela dell'interesse pubblico, un modello diverso potrebbe enfatizzare il ruolo pianificatorio e di controllo del pubblico (tipicamente attraverso un'Agenzia forte e con adeguata governance tecnica), lasciando diffusamente alle aziende private la gestione dei servizi.

Il *favor* riconosciuto ai processi di privatizzazione, senza per questo disconoscere il ruolo dell'azienda pubblica almeno in questa fase, è tuttavia accompagnato da alcuni contrappunti che evidenziano la problematicità del tema. Ad esempio, c'è chi avverte che "Quando a comprare aziende pubbliche, non sono imprese private, ma altre aziende pubbliche - italiane o estere – non si è privatizzato, ma si sono fatte aggregazioni o integrazioni fra mondo pubblico" e, continuando, "Se, invece, si intend e parlare di cessione da parte degli Enti Locali della proprietà di imprese pubbliche, all'ora l'importante è che ci è non si è solo determinato dall'esigenza di fare cassa o dalla difficoltà da parte degli Enti Locali proprietari nel trasformare le imprese pubbliche in aziende autonome e, competitive, con capacità gestionale e imprenditoriale propria".

Altri punti di attenzione da evidenziare sul tema della privatizzazione sono i seguenti:

- la difficoltà di privatizzare le aziende in difficoltà;
- le resistenze sindacali, che rendono difficile l'attuazione del processo;
- la necessità di poter mettere in campo risorse stabili per il settore, altrimenti non si possono sottoscrivere contratti con i privati;

- la necessità di predisporre di un adeguato sistema di welfare per la gestione degli esuberanti prodotti dai processi di privatizzazione (altrimenti, come afferma un intervistato, *"la privatizzazione non va da nessuna parte"*);
- l'assenza di soggetti forti in Italia nel settore del Tpl in grado di essere protagonisti di eventuali processi di privatizzazione.

Infine, circa **la valutazione sull'operato dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti** i giudizi espressi sono nel complesso positivi. Pur con la cautela dovuta al tempo ancora breve di operatività dell'organismo (*"E' presto per valutare gli effetti delle decisioni prese"*), tuttavia si riconosce all'Autorità di aver lavorato molto, conquistando una significativa visibilità e dimostrando quindi di poter essere incisiva. E le prime delibere adottate raccolgono opinioni, nell'insieme, di condivisione. Per quanto minoritarie non mancano tuttavia alcune voci "fuori dal coro", con giudizi negativi piuttosto netti. Un intervistato ad esempio così si è espresso: *"Valutazione interlocutoria, ma tendente al negativo. Si evidenzia come l'estensione delle competenze dell'ART sul TPL sia stata realizzata in modo frettoloso, quindi con incertezze sui compiti effettivamente affidati, privilegiando l'aspetto "comunicativo" rispetto alla sostanza del provvedimento. In generale, le incertezze del quadro normativo di regolazione del settore e rischiano di aumentare, anziché diminuire, con l'introduzione di un ulteriore, "ennesimo", attore"*. E un altro ugualmente (e forse più ancora) lapidario: *"Organismo duplicativo di altri e distante dai territori. Continuare a fare i "Professori" senza aver mai operato o conosciuto le realtà territoriali rischia di accrescere le norme ed i regolamenti e già ridondanti nel TPL"*.

Alcune osservazioni riguardano punti deboli mostrati dall'Autorità in questa fase di avvio del suo operato, pur nella valutazione globale come si è detto positiva. Ad esempio, più di un intervistato rileva troppa timidezza e un certo atteggiamento "pilatesco" in alcune pronunce (si cita il caso della vicenda Uber), nonché una mancanza di piena autonomia sia dalla politica, sia dalle aziende. Qualcuno sottolinea che su alcuni temi, come i subentri del personale e del materiale rotabile (valutazione del loro valore economico), le indicazioni dell'Autorità sono fin troppo intrusive e anche sbagliate. Ci sono poi questioni di sistema più generali che andrebbero risolte, come l'armonizzazione dei ruoli tra i vari Enti preposti (Antitrust, Autorità, Osservatorio Tpl e altri), il perimetro di operatività (secondo un intervistato *"l'impressione è che molti interventi siano eccessivamente discrezionali"*) e il tema dei costi delle varie Autorità che si ribaltano sulle imprese.

Quanto alle priorità che dovrebbe affrontare l'Autorità i suggerimenti sono numerosi, in alcuni casi segnalano anche l'urgenza dell'intervento (si tratta quindi, talora, di ambiti tematici rispetto ai quali l'Autorità mostrerebbe secondo gli intervistati troppa timidezza e mancanza di volontà di intervento). Il settore ferroviario è sicuramente quello in cui appare maggiormente necessario un intervento di regolazione, sia per favorire l'apertura al mercato dei servizi (*"Se si lasciano le gare in mano agli Enti Locali la tendenza è di alzare i requisiti di partecipazione in nome della continuità, certezza dell'esistente ecc."*), sia in relazione al processo di privatizzazione di FSI per evitare che si faccia un'operazione contraria alla logica industriale (qui sarebbe necessaria una pronuncia anche dell'Antitrust). Ulteriori approfondimenti e pronunce dovrebbero riguardare la congruità dei lotti di affidamento e le modalità di affidamento nei casi dell'*in-house*.

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 nuova gara per l'affidamento dei servizi di TPL nella Regione, che comporterà il superamento delle attuali 4 unità di gestione a fronte di un lotto unico e unico gestore, nonché delle attuali competenze delle province.

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 deliberazione della Giunta Regionale n° 1532 del 07.09.2014 sono state prenotate le risorse finanziarie per procedere all'affidamento dei servizi di TPL per gli esercizi finanziari 2015-2024 pari a complessivi € 130.000.000,00 annui.

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 (Delibera n. 2329) 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 (delibera n. 2502), autorizzando contestualmente le Province a procedere in tal senso. La Provincia di Gorizia ha provveduto con delibera 3/2016.

Di seguito sono inserite le delibere di interesse.

Delibera n° 2502

Estratto del processo verbale della seduta del
18 dicembre 2015

oggetto:

LR 23/2007, ART 38, COMMA 6 BIS INTRODOTTO DALL'ART 16, COMMA 9 DELLA LR 13/2014 -
AUTORIZZAZIONE ALLE PROVINCE AL PROLUNGAMENTO DELLA PROROGA TECNICA DEI SERVIZI
DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PER L'ANNO 2016.

Debora SERRACCHIANI	Presidente	presente
Sergio BOLZONELLO	Vice Presidente	presente
Loredana PANARITI	Assessore	presente
Paolo PANONTIN	Assessore	presente
Francesco PERONI	Assessore	presente
Mariagrazia SANTORO	Assessore	presente
Cristiano SHAURLI	Assessore	presente
Maria Sandra TELESCA	Assessore	assente
Gianni TORRENTI	Assessore	presente
Sara VITO	Assessore	presente

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 dd. 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;

Atteso che ai fini della proroga tecnica sono stati stipulati i seguenti atti:

- Amministrazione provinciale di Pordenone "Proroga tecnica del Contratto n° 5461 di Rep. del 04/04/2011 relativo al Servizio di Trasporto Pubblico Locale di persone dell'Unità di Gestione <<Pordenonese>>" rep. 5732 dd. 30 dicembre 2014;
- Amministrazione provinciale di Udine "Proroga tecnica del contratto n. 36681 di Rep. del 05.04.2011 relativo al Servizio di Trasporto Pubblico Locale di persone, su collegamenti di interesse provinciale (Unità di Gestione Udinese)" rep. 36985 dd. 15 gennaio 2015;
- Amministrazione provinciale di Gorizia "Proroga tecnica al 31/12/2015, del contratto di servizio di trasporto pubblico locale di persone per l'unità di gestione goriziana, n° 6850 di rep. del 1/12/2000, integrato con atto aggiuntivo n° 6935 di rep. del 29/10/2001, prorogato fino a tutto il 31/12/2014 con contratto n° 7920 di rep. del 31/3/2011";
- Amministrazione provinciale di Trieste "Proroga tecnica della concessione di servizio del trasporto pubblico locale dell'Unità di Gestione Triestina", rep. 9027 dd. 20 marzo 2015;

Preso atto che, nell'ambito della succitata proroga, in deroga a quanto previsto dall'articolo 16 della L.R. 20/1997, nel 2015:

- con Deliberazione giuntale n. 294 dd. 20 febbraio 2015 si è previsto il riparto dei finanziamenti alle Province, prevedendo un'anticipazione del corrispettivo per l'anno 2015 nella misura del 60% dell'importo complessivo fissato in € 130.000.000,00, e prenotando quindi risorse pari ad euro 78.000.000,00;
- con i decreti PMT/677, PMT/678, PMT/679 del 24 febbraio 2015 e PMT/1000 del 20 marzo 2015 è stato disposto l'impegno e la liquidazione dell'anticipazione per complessivi euro 78.000.000,00;
- con Deliberazione giuntale n. 1379 dd. 10 luglio 2015 si è prevista un'ulteriore erogazione di quota parte della restante percentuale, fino ad un massimo del 90%, prenotando le risorse necessarie, quantificate in complessivi Euro 52.000.000,00;
- con i decreti PMT/2192 dd. 22 luglio 2015, PMT/2235, PMT/2236, PMT/2237 dd. 24 luglio 2015 è stato disposto l'impegno di complessivi Euro 52.000.000,00 e la liquidazione della quota residua dell'anticipazione per Euro 39.000.000,00;
- con Deliberazione giuntale n. 2190 dd. 6 novembre 2015 si è prevista l'erogazione dell'ulteriore quota restante di corrispettivo, resasi necessaria in ragione dell'aggiornamento degli importi contrattuali sulla base dell'indice Istat FOI capitolo trasporti, prenotando risorse pari ad Euro 2.219.100,00;
- con i decreti PMT/4120, PMT/4121, PMT/4122, PMT/4123 dd. 3 dicembre 2015 è in corso l'impegno per complessivi Euro 2.219.100,00 e la liquidazione della quota residua finale dell'anticipazione per Euro 1.997.189,99;

Considerato che, stante l'attuale sospensione della procedura di gara e l'esito, con sentenze n. 5180/2015 e 5181/2015 dd. 12.11.2015 del Consiglio di Stato, degli appelli proposti rispettivamente dalla Regione e dalle società Busitalia e Autoguidovie sulle sentenze 225/2015 e 30/2015 del TAR FVG, le tempistiche minime di conclusione della predetta procedura di messa a gara dei servizi TPL e dei tempi minimi di subentro del nuovo affidatario, non possono essere inferiori all'annualità;

Atteso che, in relazione alla situazione sopra descritta, nelle more del nuovo affidamento vi è la necessità di prolungare di un ulteriore anno la proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale, già disposta con la citata DGR 2329/2014 e formalizzata dalla Province negli atti di proroga tecnica con le Aziende concessionarie dei servizi, nell'ambito di quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) 1370/2007;

Rilevato, che la spesa complessiva per i servizi TPL nel 2015 è stata pari ad Euro 132.219.100,00 (di cui Euro 120.308.627,07 per IVA) e che l'indice Istat FOI capitolo trasporti presenta un valore negativo (deflazione);

Preso atto che con Deliberazione giuntale n. 683 dd. 15 aprile 2010, si è provveduto a definire le modalità di aggiornamento del corrispettivo nel caso di indice negativo (deflazione) e che pertanto anche per l'anno 2016 l'importo del corrispettivo rimane invariato rispetto all'anno 2015, ritenendo tale indirizzo conforme al contenuto degli atti contrattuali che prevedono *ab origine* di poter operare solamente un aggiornamento incrementale dei corrispettivi e non una riduzione degli stessi;

Considerato che, vista la necessità di poter disporre di una completa annualità per completare la messa a gara dei servizi ed il loro effettivo inizio, non si ritiene di derogare, come fatto per l'anno 2015, all'applicazione dell'articolo 16 della L.R. 20/1997, relativo alla modalità di erogazione del corrispettivo;

Ritenuto che, in esito alle predette sentenze n. 5180/2015 dd. 12.11.2015 del Consiglio di Stato, vada confermato, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, l'obbligo di cessione dei mezzi dei parchi TPL al nuovo affidatario dei servizi, se opzionato dallo stesso, da valorizzare secondo la metodologia applicata dalla Regione nella gara attualmente in corso, parco su cui i partecipanti alla gara potranno esercitare la facoltà di acquisto;

Ritenuto altresì che vada confermato, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, per quanto riguarda la cessione delle infrastrutture strategiche individuate con DGR n. 1010/2014, di proprietà degli attuali gestori, l'obbligo di cessione delle medesime (con il relativo obbligo di acquisto da parte del futuro gestore), secondo i valori definiti nelle relazioni di stima prodotte dalle Province per la gara in corso;

Ritenuto inoltre che vadano mantenute invariate tutte le altre condizioni contrattuali.

Ritenuto quindi, per quanto sopra esposto:

- di autorizzare 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;
- di autorizzare le Province a procedere al prolungamento della proroga tecnica così come disposta ai sensi della DGR 2329/2014 e di fornire in merito i seguenti indirizzi:
 - confermare, in esito alle predette sentenze n. 5180/2015 dd. 12.11.2015 del Consiglio di Stato, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, l'obbligo di cessione dei mezzi dei parchi TPL al nuovo affidatario dei servizi, se opzionato dallo stesso, da valorizzare secondo la metodologia applicata dalla Regione nella gara attualmente bandita, parco su

cui i partecipanti alla gara potranno esercitare la facoltà di acquisto;

- confermare, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, per quanto riguarda la cessione delle infrastrutture strategiche individuate con DGR n. 1010/2014, di proprietà degli attuali gestori, l'obbligo di cessione delle medesime (con il relativo obbligo di acquisto da parte del futuro gestore), secondo i valori definiti nelle relazioni di stima prodotte dalle Province per la gara in corso;

- non derogare, come fatto per l'anno 2015, all'applicazione dell'articolo 16 della L.R. 20/1997, modificando la modalità di erogazione del corrispettivo, che rimane invariato, stanti il prolungamento della proroga tecnica a tutto il 2016 e la necessità di poter disporre di una completa annualità per completare la messa a gara dei servizi ed il loro effettivo inizio;

- mantenere invariate tutte le altre condizioni contrattuali.

- di dare atto che il corrispettivo determinato per l'annualità 2016 è pari ad Euro 132.219.100,00 ed è così ripartito:

PROVINCIA	IMPORTO IVA ESCLUSA	IVA	TOTALE
GORIZIA	€ 14.980.752,80	€ 1.487.465,79	€ 16.468.218,59
PORDENONE	€ 18.607.915,38	€ 1.860.791,54	€ 20.468.706,92
TRIESTE	€ 47.377.236,70	€ 4.638.764,06	€ 52.016.000,76
UDINE	€ 39.342.722,18	€ 3.923.451,55	€ 43.266.173,73
TOTALE	€120.308.627,06	€ 11.910.472,94	€ 132.219.100,00

Preso atto che la copertura degli oneri sopra indicati sarà assicurata dalle risorse disponibili nel pertinente capitolo del bilancio regionale, reperite con la legge regionale di stabilità 2016 e che pertanto si rinvia per la prenotazione della spesa a rimpinguamento operato;

Vista la legge regionale 30 dicembre 2014, n. 27 "Disposizioni per la formazione del bilancio pluriennale ed annuale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (Legge finanziaria 2015)";

Vista la legge regionale 30 dicembre 2014, n. 28 "Bilancio di previsione per gli anni 2015-2017 e per l'anno 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia";

Visto il DDLR n. 125 "Legge di Stabilità 2016" in corso di esame da parte del Consiglio Regionale;

Visto il Programma Operativo di Gestione 2015 approvato con propria deliberazione n. 2658 del 30 dicembre 2014 ai sensi dell'art. 28, comma 1 della LR n. 21/2007, che ha assegnato le risorse tenendo conto degli indirizzi programmatici approvati dal Consiglio Regionale e successive modifiche e integrazioni;

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, edilizia,

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

1. di autorizzare 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;
2. di autorizzare le Province a procedere al prolungamento della proroga tecnica così come disposta ai sensi della DGR 2329/2014;
3. di dare atto che il corrispettivo determinato per l'annualità 2016 è pari ad Euro

132.219.100,00, che troverà copertura non appena approvata la legge regionale di stabilità 2016 e sarà possibile procedere alla prenotazione della spesa.

4. Di fornire i seguenti indirizzi per la definizione degli atti relativi al prolungamento della proroga tecnica per tutto l'anno 2016:
 - di confermare, in esito alla sentenza n. 5180/2015 dd. 12.11.2015 del Consiglio di Stato, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, l'obbligo di cessione dei mezzi dei parchi TPL al nuovo affidatario dei servizi, se opzionato dallo stesso, da valorizzare secondo la metodologia applicata dalla Regione nella gara attualmente bandita, parco su cui i partecipanti alla gara potranno esercitare la facoltà di acquisto;
 - di confermare, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, per quanto riguarda la cessione delle infrastrutture strategiche individuate con DGR n. 1010/2014, di proprietà degli attuali gestori dei servizi TPL, l'obbligo di cessione delle medesime (con il relativo obbligo di acquisto da parte del futuro gestore), secondo i valori definiti, nelle relazioni di stima prodotte dalle Province per la gara in corso;
 - di non derogare, come fatto per l'anno 2015, all'applicazione dell'articolo 16 della L.R. 20/1997, modificando la modalità di erogazione del corrispettivo, che rimane invariato, stanti il prolungamento della proroga tecnica a tutto il 2016 e la necessità di poter disporre di una completa annualità per completare la messa a gara dei servizi ed il loro effettivo inizio;
 - di mantenere invariate tutte le altre condizioni contrattuali.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE



PROVINCIA DI GORIZIA

GIUNTA PROVINCIALE

**VERBALE DI DELIBERAZIONE N. 3 Prot. 1508/2016
adottata nella seduta del 20 gennaio 2016**

alla quale partecipano i Signori:

GHERGHETTA	Enrico	Presidente	P
ČERNIC	Mara	Vice Presidente	P
GIRONCOLI	Donatella	Assessore	P
CECOT	Ilaria	Assessore	P
PORTELLI	Federico	Assessore	P
TOMSIČ	Vesna	Assessore	P

Partecipa il Segretario Generale dott.ssa Giacinta Sinante Colucci.

Oggetto: Prolungamento della proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale per l'anno 2016 all'Azienda A.P.T. S.p.A. Gorizia, ai sensi della L.R.23/2007, art.38, comma 6 bis introdotto dall'art.16, comma 9 della L.R. 13/2014.

Approvazione: A voti unanimi, palesemente espressi.

Adempimenti relativi alla pubblicazione ed alla esecutività (L.R. 11/12/2003, n. 21)

Si attesta che la presente deliberazione, dichiarata immediatamente eseguibile, viene pubblicata all'albo on - line della Provincia dal 25.01.2016 al 09.02.2016.

Allegati:

Il Segretario generale

Eventuali reclami:

Il Segretario generale

Oggetto: Prolungamento della proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale per l'anno 2016 all'Azienda A.P.T. S.p.A. Gorizia, ai sensi della L.R.23/2007, art.38, comma 6 bis introdotto dall'art.16, comma 9 della L.R. 13/2014.

Premesso che:

che con contratto n° 6850 di Rep. del 1/12/2000, integrato con atto aggiuntivo n° 6935 di Rep. stipulato il 29 ottobre 2001 la Provincia di Gorizia ha affidato il Servizio di Trasporto Pubblico Locale di Persone per l'Unità di Gestione Goriziana e l'A.T.I. costituita tra l'Azienda Provinciale Trasporti di Gorizia S.p.A., l'A.M.G. S.p.A. di Gorizia, la SAITA Autolinee S.p.A. e Il consorzio A.C.T. di Trieste (A.T.I. di seguito confluita in A.P.T. S.p.A), per la durata di anni dieci a far tempo dal 1° gennaio 2001 e fino a tutto il 31 dicembre 2010, con un importo contrattuale annuo di €10.599.653,66 + I.V.A.

che con Legge Regionale n. 22 del 29/12/2010 (art. 5 comma 18, 19 e 20) al fine di garantire la massima integrazione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone, nelle more della predisposizione e approvazione del Piano Regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL) di cui alla legge regionale 23/2007 art. 13 e segg., la Regione F.V.G. ha disposto la proroga per 4 anni, a decorrere dal primo gennaio 2011, dei contratti di servizio per il trasporto pubblico di persone, in scadenza al 31 dicembre 2010;

che con contratto stipulato in data 31 marzo 2011, n° 7920 di repertorio, il contratto n° 6850 di Rep. del 1/12/2000, integrato con atto aggiuntivo n° 6935 di Rep. stipulato il 29 ottobre 2001, tra Provincia di Gorizia e A.P.T. S.p.A. è stato prorogato a tutto il 31/12/2014;

che con l'art. 16, comma 9 della L.R. F.V.G. n° 13 del 18/07/2014, è stata disposta: *“al fine di assicurare la necessaria continuità nell'erogazione dei servizi di trasporto pubblico locale, l'Amministrazione regionale può autorizzare, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento CE 23 Ottobre 2007, n.1370, la proroga tecnica dei contratti del TPL automobilistico e marittimo fino alla data dell'effettivo inizio dei servizi aggiudicati”*;

che in data 10/2/2015, tra la Provincia di Gorizia e la società A.P.T. S.p.a. è stato stipulato il contratto n. rep. n° 8169 di *“proroga tecnica al 31/12/2015, del contratto di servizio di trasporto pubblico locale di persone per l'unità di gestione goriziana, n° 6850 di rep. del 1/12/2000, integrato con atto aggiuntivo n° 6935 di rep. del 29/10/2001, prorogato fino a tutto il 31/12/2014 con contratto n° 7920 di rep. del 31/3/2011”*.

che la Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia con deliberazione n. 2502 del 18 dicembre 2015 ha disposto di autorizzare 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, e di autorizzare le Province a procedere al prolungamento della proroga tecnica così come disposta ai sensi della DGR 2329/2014, con i seguenti indirizzi:

- confermare, in esito alla sentenza n. 5180/2015 del 12.11.2015 del Consiglio di Stato, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, l'obbligo di cessione dei mezzi dei parchi TPL al nuovo affidatario dei servizi, se opzionato dallo stesso, da valorizzare secondo la metodologia applicata dalla Regione nella gara attualmente bandita, parco su cui i partecipanti alla gara potranno esercitare la facoltà di acquisto;

- confermare, negli atti di formalizzazione del prolungamento delle attuali proroghe tecniche, per quanto riguarda la cessione delle infrastrutture strategiche individuate con DGR n. 1010/2014, di proprietà degli attuali gestori, l'obbligo di cessione delle medesime (con il relativo obbligo di acquisto da parte del futuro gestore), secondo i valori definiti nelle relazioni di stima prodotte dalle Province per la gara in corso;

- non derogare, come fatto per l'anno 2015, all'applicazione dell'articolo 16 della L.R. 20/1997, modificando la modalità di erogazione del corrispettivo, che rimane invariato, stanti il prolungamento della proroga tecnica a tutto il 2016 e la necessità di poter disporre di una completa annualità per completare la messa a gara dei servizi ed il loro effettivo inizio;

Ritenuto di disporre ai sensi della normativa vigente e della citata Deliberazione della Giunta Regionale FVG n. 2502 del 18 dicembre 2015, a decorrere dal 1 gennaio 2016, il prolungamento fino a tutto il 31 dicembre 2016, della proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al citato contratto, tra la Provincia di Gorizia e la società A.P.T. S.p.a. stipulato il 10/2/2015 n° 8169 di repertorio.

Vista la L.R. n. 23/2007 e sue modificazioni;

Vista la L.R. n. 22/2010 e sue modificazioni;

Vista la L.R. n. 13/2014;

Visto il D.Lgs. n. 267/2000;

Ritenuto di dichiarare il presente atto deliberativo immediatamente eseguibile, stante la necessità di provvedere alla conseguente stipula del Contratto di proroga tecnica nel più breve tempo possibile;

Verificata l'imparzialità del provvedimento in esame e appurata la corretta pubblicità e trasparenza;

Visti i pareri favorevoli in ordine alle regolarità tecnica e contabile, espressi ai sensi dell'art. 49, comma 1 del D.Lgs. n. 267/2000;

A voti palesi ed unanimi

DELIBERA

1) per le motivazioni indicate in premessa, di disporre ai sensi della normativa vigente e della deliberazione della Giunta Regionale FVG n. 2502 del 18 dicembre 2015, a decorrere dal 1 gennaio 2016, il prolungamento fino a tutto il 31 dicembre 2016, della proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale di cui al contratto tra la Provincia di Gorizia e la società APT spa del 10/2/2015, n° 8169 di repertorio.

2) sulla base delle norme e degli atti regionali citati in premessa, di autorizzare, il Dirigente della direzione Lavori e Mobilità alla stipula dell'atto di prolungamento del contratto proroga tecnica stipulato in data 10 febbraio 2015 n° 8169 di repertorio con le condizioni e con le modalità disposte nella deliberazione della Giunta Regione FVG n. 2502 del 18 dicembre 2015 ed indicate nelle premesse, a decorrere dal 1 gennaio 2016 e fino a tutto il 31 dicembre 2016;

La presente deliberazione viene approvata ad unanimità di voti palesemente espressi.

Indi con successiva votazione la presente deliberazione viene dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 1 co. 19 della L.R. 11 dicembre 2003, n. 21.

IL PRESIDENTE
f.to Enrico Gherghetta

IL SEGRETARIO GENERALE
f.to dott.ssa Giacinta Sinante Colucci

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 2015 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 2015.

Servizio urbano

Servizio urbano		1.298.208	Km
a)	Linea	1.293.154	Km
b)	Deviazioni	5.815	Km
c)	Bis	184	Km
d)	corse non svolte	36	Km
e)	corse non svolte per sciopero	909	Km
f)	Trasferimenti	55.152	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.

Il totale dei km effettuati per deviazioni contempla anche le maggiori percorrenze che sono state effettuate sul servizio urbano di Gorizia in occasione delle chiusure programmate dal Comune per la riqualificazione di piazza Vittoria, che si sono svolte nel periodo luglio – novembre. Tale periodo ha interessato parte degli orari estivi e parte di quelli invernali. Per non dover gestire le fasi di modifica degli instradamenti del servizio attraverso delle deviazioni temporanee, che creano incertezza all'utenza, si è prevista un'organica riprogettazione dell'orario estivo, dall'11 giugno all'11 settembre, e di quello invernale, dal 12 settembre fino al 6 gennaio 2016, data prevista per la consegna del cantiere per la riqualificazione di via Sauro e piazza Municipio, la quale avrebbe determinato una nuova progettazione dell'orario invernale. Sono stati pertanto individuati, in accordo con l'amministrazione Comunale i nuovi percorsi e le nuove fermate compatibili con le varie fasi dei lavori e funzionali al raggiungimento delle aree dei servizi, commerciali e ricreative del centro cittadino. Ciò ha permesso di offrire all'utenza un servizio urbano con percorsi, orari e fermate certi e validi per tutta la durata dell'orario, a meno di deviazioni puntuali, e di mantenere il sistema delle coincidenze in atto.

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)	27.225	Km
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	54.757	Km

Risulta evidente dai dati che i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 945 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 18.315 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **1.316.523 km**.

Servizio extraurbano

Servizio extraurbano		4.220.259	Km
a)	Linea	4.178.187	Km
b)	Deviazioni	2.076	Km
c)	Bis	44.356	Km
d)	corse non svolte	1.538	Km
e)	corse non svolte per sciopero	2.822	Km
f)	trasferimenti	550.746	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	84.178	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 4.360 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 30.857 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **4.251.116 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. Le giornate interessate da scioperi durante il 2015 sono state pari a 2 e hanno 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 2014, un aumento complessivo delle percorrenze pari a 50.505 km (0,92%); in particolare le percorrenze del servizio urbano sono aumentate di 12.413 km (0,95%) mentre quelle extraurbane di 37.339 km (0,89%).

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo “Passeggeri Trasportati e Percorrenze” evidenzia, rispetto al 2014, un aumento complessivo pari a 49.752 km (0,90%): 12.413 km (0,95%) per il servizio urbano e 37.339 km (0,89 %) 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 5.684.627 km, di cui 1.380.190 km urbani e 4.304.437 km extraurbani.**

In relazione ai passeggeri trasportati si evidenzia, sulla base dei dati di vendita dei titoli di viaggio per tipologia di servizio, una flessione, più marcata per l’ambito urbano dei passeggeri trasportati.

I passeggeri totali del servizio extraurbano risultano, nel 2015, 3.696.808, con una riduzione di 37.013 unità rispetto all’anno precedente. Di questi, 3.131.770 risultano essere sistematici, mentre i passeggeri muniti di biglietto di corsa semplice sono pari a 565.038.

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 4029, per l’anno scolastico 2015-2016 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 2015 a quasi 4.500.000 unità.

Per quanto riguarda il servizio urbano, complessivamente nel 2015 i passeggeri sono stati 1.666.393, dato che registra una diminuzione di 72.081 unità rispetto all'anno precedente, suddivisi in 1.063.457 cosiddetti sistematici, e in 602.936 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 un incremento degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 36.093,00) e una leggera diminuzione di quelli da abbonamenti (pari a € 16.889,00).

Il settore urbano vede, invece, una leggera diminuzione degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 2.787,00) ed una diminuzione degli introiti da abbonamenti (pari a € 12.707,00).

Secondo una prospettiva di area, il servizio urbano che evidenzia la flessione più accentuata è quello di Gorizia (pari al 3,58%), seguito da quello di Grado (0,75%) e da quello di Monfalcone (0,62%).

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 2015 ed una al periodo invernale 2015/2016) 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 2015 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: dal confronto con le altre realtà oggetto di indagine a livello nazionale, il servizio extraurbano aziendale si è posizionato al secondo posto in termini di gradimento.

La linea marittima Trieste – Grado è stata attivata dal 30 maggio 2015 al 31 agosto 2015, per complessive 82 giornate di servizio, con la consueta sospensione nelle giornate di lunedì feriali.

Nonostante l'instabilità delle condizioni meteorologiche cui si è assistito nell'estate del 2015, che influenzano per ovvi motivi l'andamento del servizio, lo stesso risulta essere soddisfacente 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 18.595, con un aumento rispetto a quelli del 2014 pari a 1.585 unità (9,32%);
- Parallelamente si è registrato un aumento degli incassi rispetto al 2014 pari a € 7.773,00;

- Il numero di persone che utilizzano la FVG Card, che consente di usufruire di una particolare scontistica, è risultato essere in crescita rispetto al 2014 raggiungendo una quota significativa in termini di passeggeri trasportati: complessivamente 1.383, pari al 7,43% del totale, con un aumento registrato di 151 unità.

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 non ha subito variazioni in termini assoluti, invece nel corso del 2015 è stata autorizzata dall'Ente Concedente una diversa suddivisione della flotta: il numero dei mezzi per i servizi urbani risulta ora essere pari a 35 unità, mentre quello per i servizi extraurbani risulta essere pari a 82 unità. 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 tre 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 33 sul parco urbano e 12 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 2015 l'età media del parco TPL è pari ad anni 7,43 così suddivisa:

- servizio urbano anni 6,87;
- servizio extraurbano anni 7,68.

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 2015, seppur normalmente inserito nel novero dei servizi puntuali, i servizi navetta organizzati in occasione della manifestazione "Gusti di Frontiera – 2015" 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. Dal 2015 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 2015 è stato attivato giornalmente dal 27 giugno al 30 agosto con funzione prettamente ludico-turistica;

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2015, 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 2015, attraverso tre diversi ambiti metodologici corrispondenti a quanto richiesto da altrettanti Enti committenti:

- Affidamento anche per l'A.S. 2015/2016 di una delle tre linee che costituiscono il servizio scuolabus del Comune di San Canzian d'Isonzo;
- Affidamento per l'A.S. 2015/2016 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;
- Partecipazione alla procedura per l'affidamento, con aggiudicazione avvenuta a gennaio 2015, da parte del Comune di Monfalcone degli interventi sostitutivi del servizio di trasporto scolastico, ovvero la sostituzione di automezzi e personale impiegato. Nel corso del 2015 è stato svolto giornalmente uno dei due servizi predisposti dall'Amministrazione Comunale e sono stati effettuati diversi interventi di sostituzione sul secondo. Dal mese di settembre 2015 per l'effettuazione di questo servizio è stato acquisito un nuovo mezzo.

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 2014 – 04 novembre 2015. Alla scadenza il servizio di trasporto è stato nuovamente affidato ad APT per il periodo 05 novembre 2015 – 04 novembre 2016.

Il servizio vede impegnati dal lunedì al venerdì 5 mezzi dalle 5.30 alle 23.00 e il sabato 3 mezzi dalle 5.30 alle 14.00, 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 9 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 due mezzi urbani in seguito alla consegna di altrettanti nuovi bus assegnati alla flotta TPL già avvenuta nel 2014 e il mantenimento in flotta, sempre extra TPL, di ulteriori 3 mezzi, di cui 1 in sostituzione di quelli mantenuti nel 2014, in occasione del rinnovo del parco urbano previsto nel 2016.

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. Nel 2015 si è proceduto al rinnovo dell'autorizzazione, fino al 31 dicembre 2020, per l'effettuazione di tale servizio.

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 2015 il servizio è stato utilizzato da 15.728 passeggeri con una contrazione rispetto all'anno precedente, pari a 449 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 2015 è stato consolidato 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. A fine ottobre 2015 è stato stipulato con Villesse Shopping Centre un contratto che assicura l'effettuazione di tali servizi fino al 31 agosto 2016.

Infine nel 2015 è stata avviata un'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. Dall'11 aprile 2015 al 21 novembre 2015 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.

Il Compendio TPL di via Caduti di An Nassiriyah a Gorizia, completato a fine 2012 con l'inaugurazione dei nuovi uffici aziendali, sorge 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”

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.

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 già destinato al rimessaggio degli autobus e di aumentare il numero di stalli disponibili di 8 unità (capacità totale 54 stalli).

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, 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 anche 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.

E’ presente un portale wireless per la scarico automatico dei dati degli autobus dotati di cronotachigrafo digitale.

L’impianto di lavaggio per gli automezzi “IDROEQUIP – TAMMERMATIC” del tipo “a passaggio con portale fisso ed autobus in movimento”, è dotato di quattro spazzole verticali e di un 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.

Parcheggio di via Marzia a Gorizia

L'area, in cui possono essere parcheggiati 15 autobus, è al servizio del Compendio TPL; l'ingresso è sulla via Marzia, scarsamente trafficata, dalla quale gli automezzi possono raggiungere, attraverso via Caduti di Nasiriyah 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.

La posizione del Centro Intermodale Passeggeri (CIP) può essere inquadrata come al limite tra centro e periferia urbana. Il centro cittadino infatti, identificabile con la sede della Municipalità, si trova ad una distanza di circa 1,5 km. L'area è insediata nel centro cittadino, foglio 19 del Piano Regolatore, addossata alla linea ferroviaria Trieste-Udine. La zona è identificata come "Area Ferroviaria". Dal punto di vista della zonizzazione geologico tecnica, l'area è inquadrata nella categoria D: Aree prive di particolari limitazioni all'utilizzo urbanistico.

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 di fatto il punto di collegamento dei sistemi di trasporto pubblico delle persone. Sul fronte esterno infatti, proprio all'uscita dalla stazione ferroviaria, sono situate sia le fermate capolinea per le linee di trasporto extraurbano di APT in arrivo/partenza da Gorizia che le fermate per le linee di trasporto urbano, che transitano tutte per quest'area. 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.

Biglietteria Centrale di Gorizia e Sala d'aspetto

Nel comprensorio del CIP, all'interno della Stazione Ferroviaria in p.le Martiri per la Libertà, localizzata al foglio 19 del Piano Regolatore, si trova la Biglietteria Centrale APT di Gorizia, punto di riferimento per l'acquisto dei titoli di viaggio e le informazioni sul servizio per l'utenza del Centro intermodale Passeggeri.

L'ufficio adibito a biglietteria, la cui superficie è pari a circa 30 mq, è in locazione da Centostazioni.

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.

Gli orari di apertura vigenti sono nel periodo estivo e invernale non scolastico da lunedì a sabato dalle ore 7.45 alle ore 14.00 con domenica e festivi chiuso; nel periodo scolastico da lunedì a venerdì dalle ore 7.45 alle ore 17.15, sabato dalle ore 7.45 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.

Uffici e deposito di Monfalcone

L'Unità Operativa di Monfalcone si trova nel quartiere di Panzano 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 quartiere di Panzano è area abitativa costruita negli anni cinquanta a servizio delle maestranze impiegate nei cantieri. 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 Valentinis che porta verso Trieste. L'ubicazione, così prossima ai cantieri, è legata allo storico uso dei mezzi pubblici da parte dei lavoratori, attualmente meno pronunciato che in passato. L'aspetto legato al traffico ha, come logico, grande ciclicità nell'arco giornaliero.

Gli uffici ed il deposito APT dell'Unità Operativa di Monfalcone sono collocati 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.

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 impianto per l'erogazione dell'urea per autotrazione e di un nuovo impianto di lavaggio 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

L'immobile adibito a Biglietteria è insediato nella zonizzazione NORD del piano regolatore, in area del centro storico del Comune identificata come "Zona omogenea A3 centro storico", Sez. A, Foglio 21, particella 98/1, subalterno 4, Cat. C/1, Classe 7, cons. 68; la biglietteria di Monfalcone è situata, infatti, in Via F.lli Rosselli n.13, in prossimità del nodo di interscambio fra le diverse linee del trasporto extraurbano e la rete urbana del monfalconese, in una posizione centrale della città.

I locali, oggetto di lavori di ristrutturazione ed ampliamento da parte dell'Azienda, sono stati acquisiti in locazione da un privato (contratto di locazione con scadenza al 30/04/2018) e sono stati resi funzionali alle esigenze del servizio. La superficie occupata è di circa 78 mq.

Le dotazioni strumentali della Biglietteria di Monfalcone 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).

Gli orari di apertura vigenti sono, nel periodo estivo, da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00 e domenica dalle ore 7.00 alle ore 13.00; nel periodo invernale, da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00; domenica e festivi chiuso.

Biglietteria e Autostazione di Grado

I locali della Biglietteria di Grado si trovano all'imbocco della lunga banchina carrabile che collega Grado all'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 particolarmente sensibili a tutti gli aspetti che riguardano il traffico ed il rumore.

L'area di parcheggio dei bus, che ha trovato sede presso l'isola della Schiusa a partire dalla fine del 2010, rimane nella medesima posizione.

Deposito di Villesse

APT, con decorrenza 1° aprile 2014, 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

Il deposito è costituito da un'area 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; l'area concessa è pari a 65 mq. e consta di due stalli bus delimitati da panettoni con banda rifrangente e segnaletica verticale.

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

Il deposito è costituito da 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 – 2012	traffico chilometrico generato – 2013	traffico chilometrico generato – 2014	traffico chilometrico generato – 2015
TPL EXTRAURBANO	4.375.848	4.297.053	4.213.777	4.251.116
TPL URBANO	1.378.246	1.348.073	1.304.110	1.316.523
TPL MARITTIMO	480 corse (760 ore di navigazione)	480 corse (760 ore di navigazione)	480 corse (760 ore di navigazione)	492 corse
TOTALI	5.754.094	5.645.126	5.517.887	5.567.639

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			18.595	
4001	URBANO GO - LINEA 1	248.288	15.214.542	336.341	18,47
4002	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA ESTERNA	77.306	4.737.142	101.603	24,11
4003	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA INTERNA	28.219	1.729.198	33.762	19,90
4004	URBANO GO - CIRCOLARE NERA ESTERNA	60.037	3.678.935	65.572	20,46
4005	URBANO GO - CIRCOLARE NERA INTERNA	20.903	1.280.890	39.077	20,77
4006	URBANO GO - LINEA 6	62.529	3.831.639	60.675	19,64
4007	URBANO GO - LINEA 8	69.642	4.267.509	104.097	24,55
4008	URBANO MONFALCONE - 32 - CANTIERI - RONCHI VIA CURIEL	94.077	5.316.178	179.808	18,28
4009	URBANO MONFALCONE - 33 - PIAZZA UNITA' - SAN POLO	68.621	3.877.690	115.154	21,14
4010	URBANO MONFALCONE - 34 - PIAZZA UNITA' - STAZIONE F.S.	166.216	9.392.667	195.939	20,16
4011	URBANO MONFALCONE - 35 - MARINA JULIA - PIAZZA UNITA'	186.170	10.520.243	254.624	20,32
4012	URBANO MONFALCONE - 36 - STAZIONE F.S. - SAN POLO	71.130	4.019.471	26.107	18,11
4013	URBANO GRADO - MOLO TORPEDINIERE - GRADO PINETA E CAMPEGGI	163.385	9.232.690	153.634	21,97
4014	1 - GORIZIA - AEROPORTO - MONFALCONE - GRADO	837.419	64.032.406	739.108	36,93
4015	2 - GORIZIA - MARIANO - CORMONS	177.264	13.554.314	208.836	38,41
4016	3 - GRADISCA - S.PIER - S.CANZIAN - MONFALCONE	304.384	23.274.418	277.611	31,29
4017	4 - GORIZIA - ROMANS - BORGNANO	78.412	5.761.251	82.823	40,24
4018	5 - GRADISCA - VILLESSE – CORMONS (*)	0	0	0	0,00
4019	6 - GORIZIA - JAMIANO - MONFALCONE	24.480	1.762.560	35.692	41,71

cod. reg.	nome pubblico della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
4020	7 - GORIZIA - POGGIO III ARMATA - SAGRADO	110.215	8.097.948	71.035	35,17
4021	8 - GORIZIA - S.MICHELE - DOBERDO' - MONFALCONE	108.893	8.000.815	84.569	31,85
4022	9 - GORIZIA - S.FLORIANO - OSLAVIA - GORIZIA	52.621	3.866.281	14.883	25,46
4023	21 - GRADO - FOSSALON - STARANZANO - MONFALCONE - TRIESTE	111.325	8.179.504	120.839	40,63
4024	22 - GRADO - VILLESSE - GORIZIA	280.121	21.419.172	368.685	45,47
4025	23 - GORIZIA - CORMONS - CIVIDALE	108.512	8.297.262	115.457	38,20
4026	24 - GORIZIA - PALMANOVA - PRIVANO	22.335	1.641.044	29.080	43,23
4027	25 - GORIZIA - AIELLO - CERVIGNANO	71.117	5.225.258	84.018	40,10
4028	26 - GRADO - CERVIGNANO - FIUMICELLO - MONFALCONE	233.349	17.145.108	285.266	36,24
4029	27 - GRADISCA - CORMONS - MANZANO	97.153	7.428.707	9.100	22,45
4030	UDINE - PALMANOVA - MONFALCONE CANTIERI	32.815	2.411.053	8.671	40,85
4031	CRAUGLIO - S.VITO - MONFALCONE CANTIERI	48.594	3.570.400	22.808	39,28
4032	GRADO - CERVIGNANO	47.985	3.525.654	136.028	43,36
4033	RONCHIS - MONFALCONE CANTIERI (*)	0	0	0	0,00
4034	PORTOGRUARO - MONFALCONE CANTIERI	16.034	1.178.084	8.837	55,85
4035	UDINE - AEROPORTO - MONFALCONE - TRIESTE	1.476.992	105.357.350	987.417	40,58
4036	TRIESTE - LIGNANO	11.096	815.269	6.045	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

Durante il 2015 sono stati acquistati ed immatricolati esclusivamente autobus a basse emissioni e bassi consumi. In particolare sono stati acquistati sette autobus extraurbani, dotati di motore a standard EURO 6. L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2015 è pari a 7,43 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

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
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
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

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 2015; ai fini di potenziamento del servizio, 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 2015:

APT SpA - COMPOSIZIONE PARCO MEZZI TURISMO ED EXTRA TPL - anno 2015									
matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.	
314	BW137HZ	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2002	EURO 3	13	12,00	
316	BZ767EX	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2004	EURO 3	11	12,00	
318	DC423RG	MERCEDES-BENZ 816 DF 42/75	SORA - VARIO ALLUNGATO ALLARGATO	SCUOLABUS	2007	EURO 4	8	7,73	
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	7	9,45	
321	DL373KE	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	6	12,00	
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	5	6,95	
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	3	12,00	
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	3	9,45	
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	2	4,50	
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	2	9,45	
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	1	12,00	
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	0	4,50	
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	0	8,52	
ETA' MEDIA PARCO (esclusi i carrelli portabiciclette)								5,36	

Il parco dei mezzi da turismo a fine 2015 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	13
316	BZ767EX	WAG2031663ND34468	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	EURO 3	06/09/2004	11
321	DL373KE	WEB63203613249253	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	EURO 5	19/03/2009	6
322	DW967YM	ZCF050C0005826959	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	EURO 5	30/08/2010	5
323	CC164EN	VNESFR21000000262	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	EURO 5	11/02/2012	3
328	EM434GC	WKK63213113114247	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	EURO 5	25/02/2014	1
ETA' MEDIA PARCO TURISMO							6,50

L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Nel corso del 2015, APT ha concentrato l'attività sul mantenimento in efficienza delle infrastrutture su più fronti e con molteplici intenti:

- l'implementazione delle strutture, delle attrezzature e degli impianti finalizzata al mantenimento della certificazione integrata certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2008 - UNI EN ISO 14001:2004 - BS OHSAS 18001:2007;

- la riduzione dei consumi energetici;
- il miglioramento del benessere sui luoghi di lavoro;
- il rinnovo degli impianti e delle attrezzature dell'officina per procedere di pari passo con l'evoluzione tecnologica del parco mezzi e delle relative misure antinquinamento;
- la manutenzione e l'arricchimento delle infrastrutture di esercizio.

Inoltre, a dicembre 2015, APT ha inviato ad ENEA l'Audit Energetico come "impresa volontaria che non ha l'obbligo di diagnosi", assolvendo a quanto richiesto in merito dal D.Lgs 102/2014, per i 4 anni successivi alla data di realizzazione, ovvero fino al 27/11/2019.

Compendio Uffici/Deposito/officina – Gorizia

Oltre le normali procedure manutentive eseguite annualmente e con cadenza regolare presso il Deposito/Officina, durante il 2015 l'attività si è incentrata sul 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.

Continua a funzionare a regime, visto l'aumento costante di mezzi che necessitano di additivazione di urea per autotrazione, gli impianti per l'erogazione dell'urea; l'impianto è integrato, come per il gasolio, con il sistema di monitoraggio informatico delle erogazioni (SYS Card).

È stata inoltre effettuata la manutenzione con sostituzione di alcuni elementi di usura dell'impianto di autolavaggio a portale fisso del Deposito Gorizia IDROEQUIP – TAMMERMATIC a 4 spazzole verticali installato nel 2006.

Unità operativa di Monfalcone

Di pari passo a quanto effettuato per il deposito/officina di Gorizia, l'attività di rinnovo ha riguardato anche aspetti relativi al 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).

Funziona a regime il nuovo impianto di lavaggio AUTOEQUIP AE 3/45 CM della IDROEQUIP installato a fine 2012.

Anche per la sede di Monfalcone, in considerazione dell'aumento costante di mezzi che necessitano di additivazione di urea per autotrazione, a metà del 2014 è entrato in funzione un impianto per l'erogazione dell'urea; l'impianto è ora a regime (analogo a quello installato presso il Deposito di Gorizia) ed è integrato, come per il gasolio, con il sistema di monitoraggio informatico delle erogazioni (SYS Card).

Centro Intermodale Passeggeri di Gorizia (CIP)

Come di consuetudine, all'inizio dell'anno scolastico 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.

Ad ottobre 2015, al fine implementare l'area di ricovero a disposizione degli utenti del Trasporto Pubblico Locale, sono state installate presso il CIP due ulteriori pensiline a cupola.

Biglietteria e Autostazione di Grado

Durante il 2015, oltre ai piccoli interventi di manutenzione ordinaria programmata, la biglietteria è stata oggetto di un restyling grafico esterno (insegne, informazioni all'utenza).

Rimane nella medesima posizione l'area di parcheggio dei bus, che ha trovato sede presso l'isola della Schiusa a partire dalla fine del 2010.

Biglietteria di Monfalcone

Nel corso del 2015 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

Infrastrutture di esercizio

E' proseguita anche per il 2015 la manutenzione migliorativa degli impianti comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli, bacheche e panchine. Nel corso del 2015 sono stati installati 3 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).

Infrastrutture informatiche e telefoniche

Durante il 2015 è proseguito il consueto turnover delle postazioni informatiche meno prestazionali.

A gennaio 2015 è stata installata presso la fermata urbana di Gorizia prospiciente il piazzale della "Transalpina" un'ulteriore emettitrice automatica. L'impianto è analogo ai 6 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 virtualizzazione del server centrale è stata completata già nel 2013; tale upgrade ha portato ad un aumento delle prestazioni sia dal punto di vista della velocità, sia sul piano della sicurezza dei dati.

Continuano a funzionare regolarmente il sistema di rilevazione delle presenze mediante Badge magnetico ed il sistema di controllo informatizzato degli accessi presenti in ogni sede aziendale.

Il sito internet aziendale www.apggorizia.it rimane invariato nella parte relativa all'interfaccia grafica e alle funzionalità.

Resta attiva la funzionalità del servizio di web-hosting e dell'area per il rinnovo telematico degli abbonamenti mensili e per il pagamento degli abbonamenti annuali; la parte del sito relativa all'"Amministrazione Trasparente" viene aggiornata regolarmente.

Come previsto, il sito non utilizza componenti in "Flash", permettendo così la compatibilità totale con dispositivi mobili (smartphone IOS e Android e Windows).

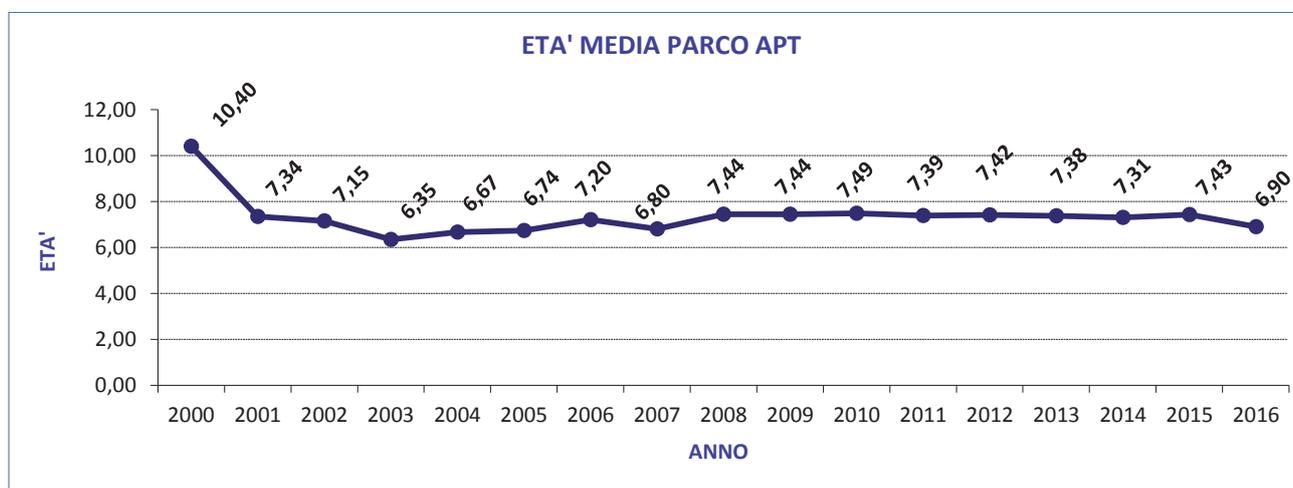
LA GESTIONE AMBIENTALE

GLI INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALI

Gli Indicatori di Performance Ambientale, sintetizzando e riclassificando i dati relativi agli aspetti ambientali raccolti dal sistema informativo aziendale, forniscono un quadro immediato e rappresentativo della situazione aziendale nei confronti dell'ambiente, confrontabile sia con il contesto temporale e territoriale in cui l'impresa stessa è inserita sia con gli obiettivi ed i traguardi che si è prefissata. Vista l'organizzazione ormai strutturata 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 possono essere considerati buoni.

Vetustà del parco mezzi

L'età media globale del parco mezzi al 31/12/2015 è pari a 7,43 anni.



Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

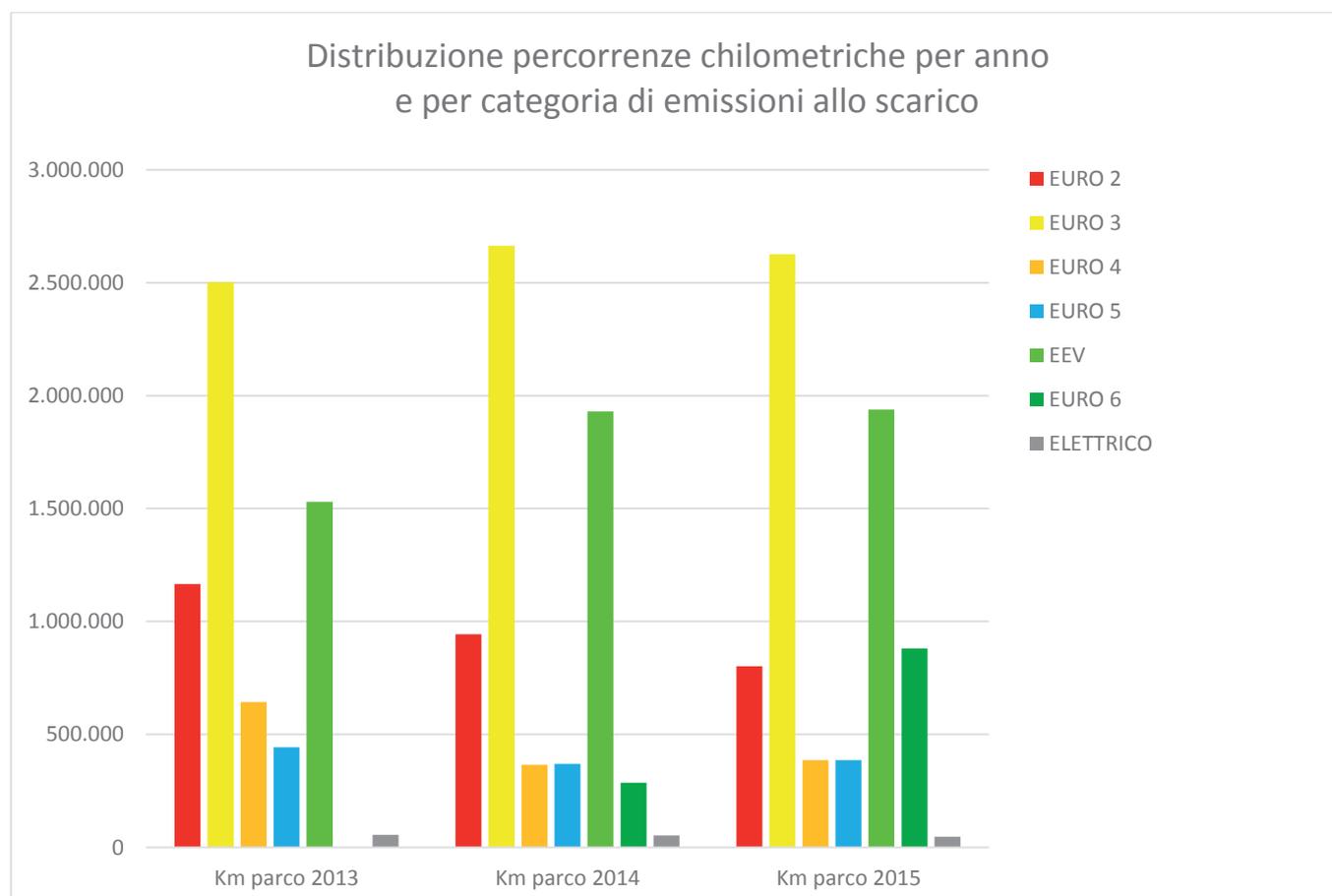
L'evoluzione del parco mezzi nel corso degli anni dal punto di vista delle emissioni si può sintetizzare come segue:

	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
ELETTR.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2
Totale	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	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	Trend 2015	Previsione 2016
PRE-EURO	0	0		=	=
EURO 0	0	0		=	=
EURO 1	0	0		=	=
EURO 2	1.165.779	943.859	801.797	↓	↓
EURO 3	2.502.325	2.664.069	2.626.647	=	=
EURO 4	644.024	365.451	386.568	=	=
EURO 5	442.743	369.846	385.953	=	=
EEV	1.530.131	1.929.948	1.938.078	=	=
EURO 6	0	286.522	881.466	↑	↑
ELETTRICO	55.855	53.044	48.098	↓	=

Si nota, rispetto alle previsioni dell'anno passato, una lieve diminuzione dei chilometri percorsi con mezzi elettrici, dovuta comunque al manifestarsi di alcuni fermi macchina per sostituzione delle batterie. Come previsto, e come evidenziato dal grafico seguente, le percorrenze con motori EURO 2 sono in costante calo; viceversa, quelle con motori EURO 6 sono in forte aumento. Tale trend è previsto anche per il 2016.



Il parco dei mezzi APT "extra TPL" al 31/12/2015 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 5)	EURO 4	2
	EEV	2
	EURO 6	1

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 2013	kWh 2014	kWh 2015
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	sede (*)	4.732	4.232	5.066
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	deposito	11.449	9.942	9.073
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	6.070	5.614	5.974
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	5.501	5.401	5.323
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	13.037	9.409	11.045

(*) i consumi indicati sono già al netto di quanto prodotto dall'impianto fotovoltaico

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 2013	kWh 2014	kWh 2015
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	22.258	21.224	19.888
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Matr. 280	27.200	23.257	20.972

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2013	mc 2014	mc 2015
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah (sanitaria)	deposito	1.050	1.490	1.367
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah (antincendio)	deposito	11	11	10
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	864	969	1.150

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2013	mc 2014	mc 2015
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	deposito	15.621	11.199	11.527
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	5.776	4.238	4.846

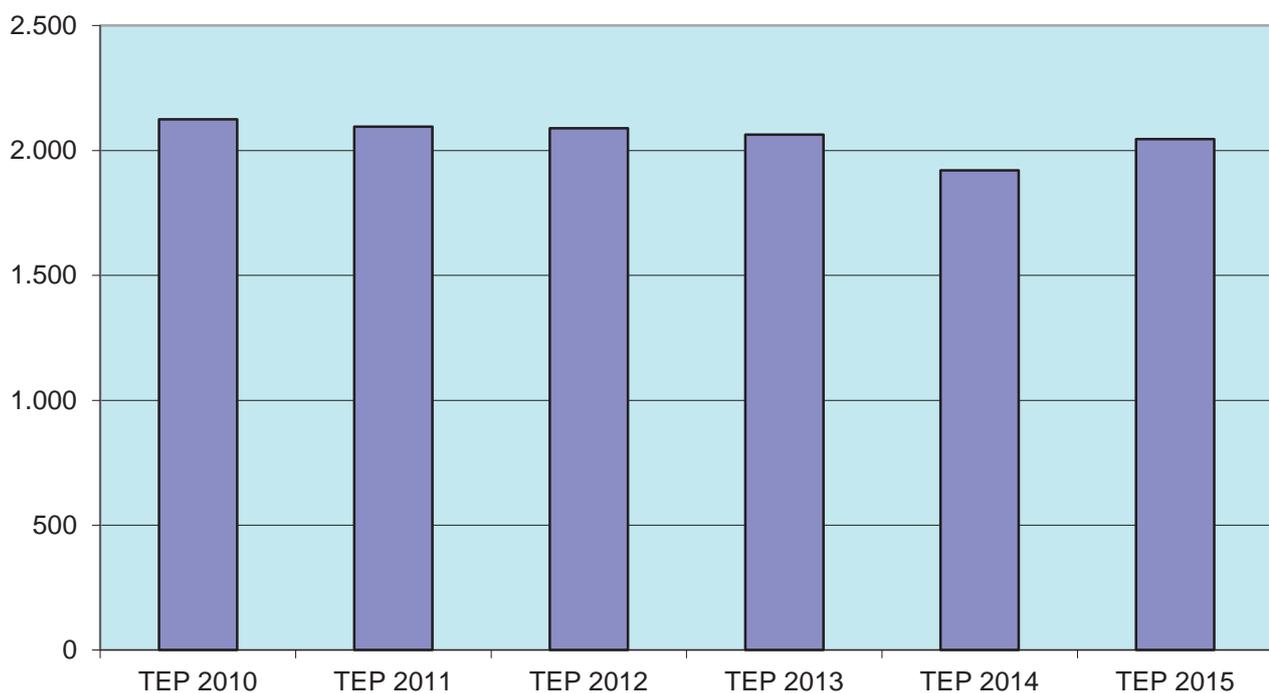
tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2013	litri 2014	litri 2015
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	deposito	1.352.222	1.332.411	1.403.861
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	743.655	766.682	784.073
gasolio	Distributori esterni	esterno	175.617	158.239	154.138
		TOTALI	2.271.494	2.257.332	2.342.073

Sulla base dei consumi annui di gasolio, energia elettrica e gas, si ottengono i TEP (Tonnellate di Petrolio Equivalente):

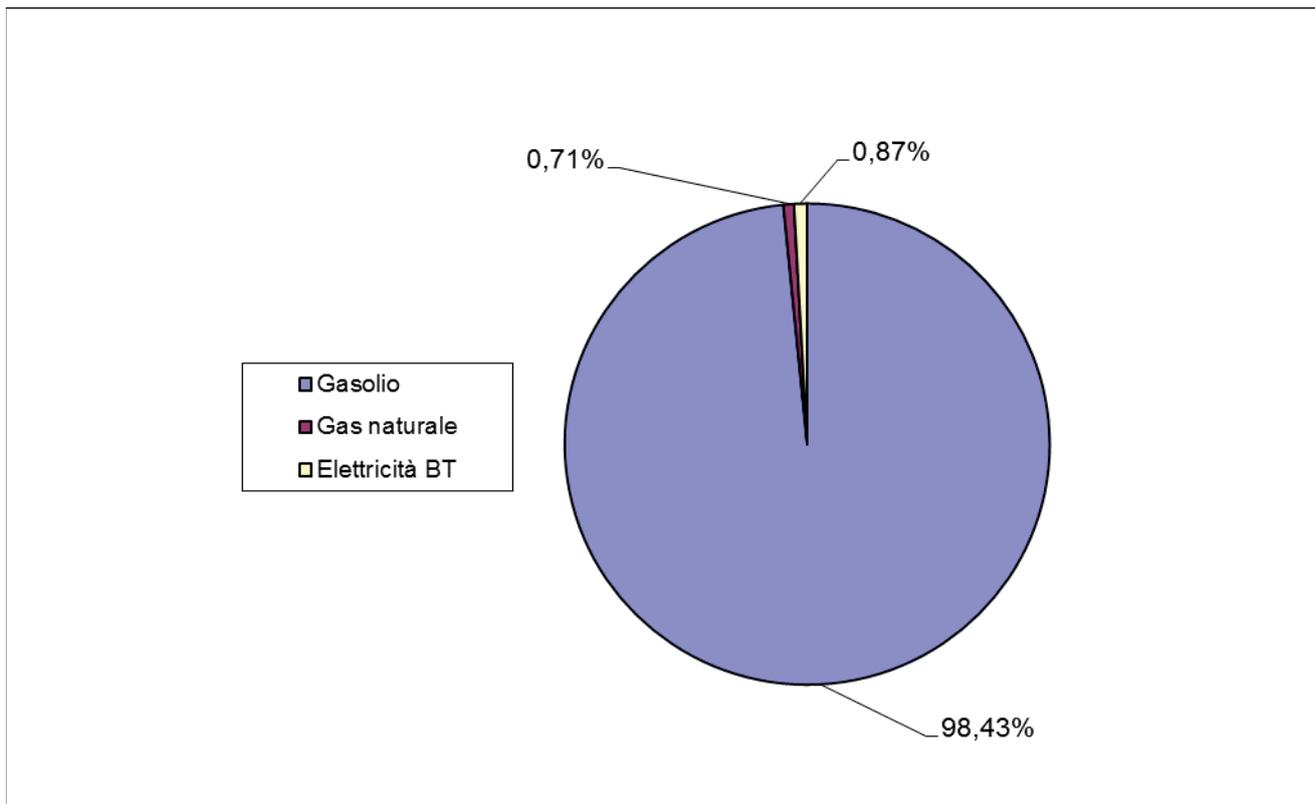
tipologia	TEP 2011	TEP 2012	TEP 2013	TEP 2014	TEP 2015
TEP	2.096	2.089	2.064	1.921	2.046

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2015, 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 2015, 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 2013	kWh 2014	kWh 2015
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	24.511	22.144	17.748

Si nota, rispetto alla quantità prodotta nel 2014, una diminuzione. Tale valore è in linea con le condizioni meteo ancora peggiori dell'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 31/12/2014	Situazione 31/12/2015	Target 31/12/2015
Sinistrosità mezzi di trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 67.300	1 ogni 65.502	1 ogni 60.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	41%	41%	41%
	età media parco	7,31	7,43	7,43
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	38	45	45
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	89%	99%	95%

I target per l'anno 2015 sono stati raggiunti e, nel caso delle emissioni e dei sinistri, anche superati.

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 stata 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 2015	N° copie stampate INVERNO 2015/2016
Servizio urbano Gorizia	9.000	10.000
Servizio urbano Monfalcone	9.000	10.000
Servizio Grado urb+extra	15.000	5.000
Servizio extraurbano	7.000	8.000
Linea 51+Aeroporto	11.000	15.000
Linea Marittima	30.000	-

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 i bus sono dotati di apparecchiature elettroniche che, oltre a consentire il controllo e monitoraggio delle flotte degli autobus per migliorare le condizioni di esercizio e la regolarità del servizio, offrono anche 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.

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 2014 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. Nel corso del 2015 è stata ampliata l'area di attesa coperta al CIP con l'installazione di 2 ulteriori pensiline.

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.

Campagne promozionali e informative

Anche nel 2015 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.

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
- organizzazione di una giornata dedicata al BICIBUS in collaborazione con le associazioni degli amanti della bicicletta

Abbonamento rete La campagna a favore dell'abbonamento rete è stata rilanciata anche nel 2015 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.

"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.

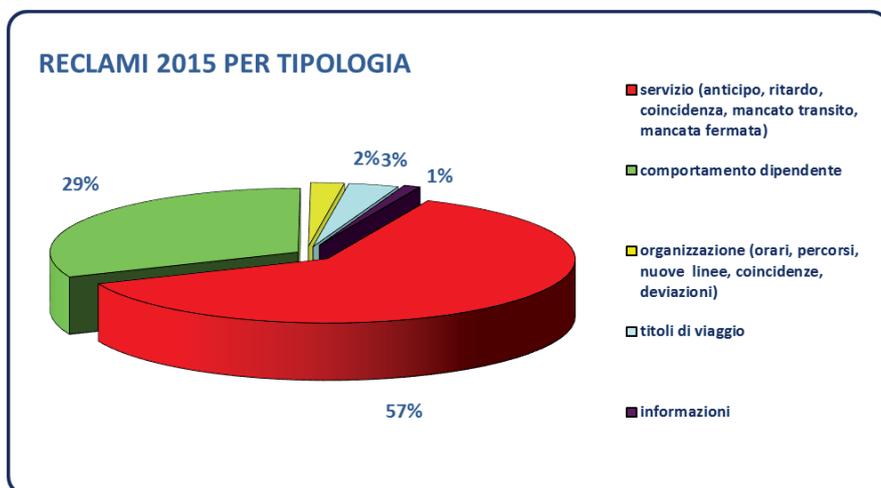
RAPPORTI CON IL CLIENTE/UTENTE

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 2015 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. 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	109	92%
Risposta oltre scadenza	10	8%
Risposta entro 5 gg.	38	32%
N° giorni medi risposta	9	



La tabella mostra un confronto fra la tipologia di reclami ricevuti nel 2014 e nel 2015:

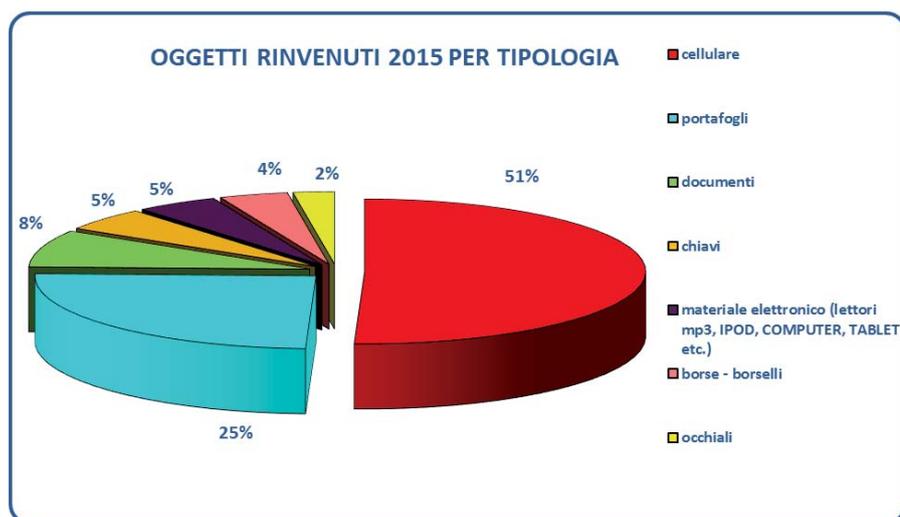
ANNO 2014			ANNO 2015		
servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	95	67%	servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	68	57%
comportamento dipendente	29	21%	comportamento dipendente	35	29%
organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	0	0%	organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	2	2%
infrastrutture (paline, pensiline)	0	0%	infrastrutture (paline, pensiline)	0	0%
titoli di viaggio	3	2%	titoli di viaggio	4	3%
informazioni	8	6%	informazioni	1	1%
sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	6	4%	sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	6	5%
parco mezzi	0	0%	parco mezzi	3	3%
totale	141	100%	totale	119	100%
km tpl	Rec.	KM/R.	km tpl	Rec.	KM/R.
5.467.962	141	38.780	5.518.467	119	46.672

Da segnalare inoltre il significativo calo nel numero totale dei reclami ricevuti (119 contro i 141 dell'anno precedente). Questo, unitamente al dato sulla fondatezza delle anomalie segnalate, che si attesta al 34%, è il risultato 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 e 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 2015 sono state registrate 238 segnalazioni di smarrimento di oggetti di "valore" tra cui portafogli, documenti, telefoni cellulari, lettori MP3, macchine fotografiche, pc portatili, mazze di chiavi, orologi, gioielli, ecc..

Oggetti rinvenuti a seguito di richiesta utente e ricerca: in seguito a ricerca, sono stati rinvenuti 74 oggetti che è stato possibile restituire ai legittimi proprietari; 164 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 176 oggetti di "valore". Come previsto dalla procedura aziendale, gli oggetti sono stati consegnati agli addetti della Segreteria (o in minima parte agli addetti della sede di Monfalcone) e da questi ultimi catalogati, registrati e conservati. Degli oggetti custoditi 94 sono stati ritirati dal legittimo proprietario mentre 66, 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 di Gorizia o Monfalcone.

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

Anche nel 2015 APT ha partecipato all'Indagine di Mystery Client di livello nazionale per le Aziende di Trasporto Pubblico Locale svolta da Lem REPLY ed IRTECO per conto di ASSTRA.

Le attività di Mystery Client sono condotte al fine di monitorare in modo *anonimo* il servizio erogato dall'azienda attraverso le osservazioni di un gruppo di ispettori/rilevatori esperto e formato, che si comporta come un gruppo di *normali clienti*.

Le indagini di Mystery Client consentono di:

- Definire un percorso personalizzato di audit in relazione alle specifiche esigenze aziendali;
- Beneficiare di un giudizio imparziale da una Parte Terza specializzata nel settore del TPL e della mobilità;
- Disporre di ispettori/rilevatori qualificati e formati;
- Dare visibilità alla clientela delle iniziative intraprese sull'attenzione al Cliente;
- Monitorare e migliorare le proprie prestazioni nel tempo.

Il "Cliente Misterioso", nel fruire del servizio, interagisce con gli operatori ed osserva una numerosità rilevante di situazioni e per ognuna di essa valuta diversi parametri assegnando loro un punteggio su un'apposita scheda.

Il Cliente Misterioso è un ispettore/rilevatore che in fase di progettazione dell'indagine riceve una formazione specifica e risulta idoneo alla misurazione oggettiva dei parametri predisposti e da osservare, riportando sulle schede di valutazione di cui è dotato durante i monitoraggi sul campo, i singoli risultati.

Le schede di indagine riportano tutti gli indicatori ed i riferimenti utili ad esprimere la valutazione nel modo più oggettivo possibile.

Il Mystery Client è uno strumento di indagine e di valutazione della qualità del servizio erogato complementare alla Customer Satisfaction in quanto:

- non è influenzato dalla soggettività del giudizio (percezione e non dato reale);
- non risente dell'effetto memoria;
- non risente della diversa sensibilità del cliente;
- non è influenzato dal momento in cui viene fatta la rilevazione (es: stato d'animo del cliente intervistato, influenza "del sentito dire").

Grazie a tale strumento possiamo

- integrare l'indagine di Customer Satisfaction;
- effettuare benchmark interni ed esterni su specifici parametri di servizio;
- individuare i punti di forza e di debolezza della propria proposta di valore;
- comprendere quali sono i principali gap da colmare e indirizzare le opportune azioni di miglioramento.

Nel 2015 si registra un assestamento dei buoni risultati ottenuti nelle precedenti rilevazioni, sia nell'ambito delle linee che delle fermate, in particolare nella comunicazione, ma anche sui contenuti del sito.

Le criticità riguardano in particolare la fruibilità delle fermate relativamente all'accesso disabili con eccezione del servizio urbano di Gorizia, alcuni parametri del call center e dei punti vendita.

La misurazione va da 4 a 8 con una soglia di accettabilità fissata a 6.

Il servizio extraurbano e quello urbano di Gorizia si attestano su un indice sintetico pari a 6,8, mentre quello di Monfalcone è pari a 6,7. Nel confronto con le altre aziende monitorate il servizio extraurbano si colloca al secondo posto.

Area di indagine	Ambito	Urbano Go	Urbano Monf.	Extraurbano
a. Punti Vendita	a1. Visibilità Insegna	6,9	6,9	6,9
	a2. Attesa ed emettitrici	6,6	6,6	6,6
	a3. Comunicazione	6,5	6,5	6,5
	a4. Pulizia e Ordine	6,7	6,7	6,7
	a5. Cortesia e Competenza	6,3	6,3	6,3
Indice Sintetico Punti Vendita		6,6	6,6	6,6
b. Fermate	b1. Visibilità	7,4	6,4	6,5
	b2. Stato	6,9	6,8	6,8
	b3. Pulizia e ordine	7,5	7,1	7,5
	b4. Comunicazione	7,7	7,0	8,0
	b5. Fruibilità fermata	6,6	5,8	5,8
Indice sintetico Fermate		7,1	6,6	6,9
c. Linee	c1. Puntualità	7,7	7,5	7,6
	c2. Stato esterno	6,7	6,3	6,6
	c3. Stato interno	7,0	6,7	7,0
	c4. Pulizia mezzo	6,8	6,0	6,6
	c5. Comunicazione	7,1	6,9	7,0
	c6. Personale	6,6	6,4	7,0
	c7. Sicurezza	7,6	7,5	7,6
Indice Sintetico Linee		6,9	6,6	7,0
d. Cali Center	d1. Attesa	5,8	5,8	5,8
	d2. Messaggeria	5,8	5,8	5,8
	d3. Cortesia e competenza	6,8	6,8	6,8
Indice Sintetico Cali Center		6,3	6,3	6,3
e. Sito Web	e1. Contenuti	7,8	7,8	7,8
	e2. Servizio vweb	6,4	6,4	6,4
	e3. Usabilità	7,3	7,3	7,3
Indice Sintetico Sito web		7,0	7,0	7,0
INDICE SINTETICO		6,8	6,7	6,8

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 2015/2016

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 700 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
Interviste realizzate	N = 700	89,8	90,4
Urbano Gorizia	N = 173	90,6	91,2
Urbano Monfalcone	N = 175	90,1	90,5
Extraurbano	N = 352	89,3	90,2

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:

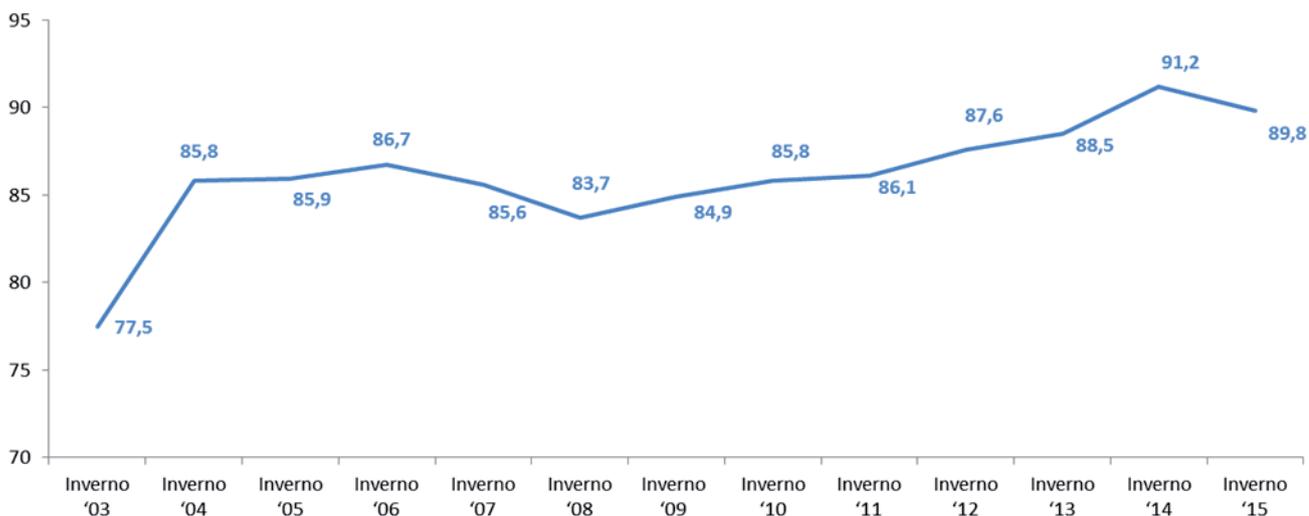
- definizione dell'indice di soddisfazione (quota di clienti soddisfatti – valutazione maggiore o uguale a 6 su scala da 1 a 10);
- ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.

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.

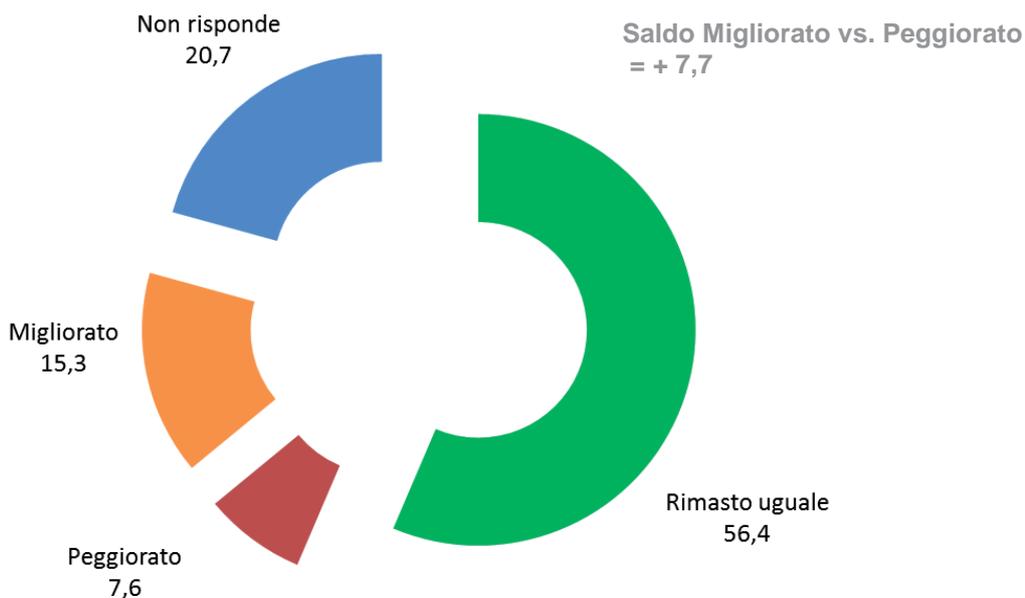
Dall'esame dei valori dell'Indice Generale di Soddisfazione, emerge come esso sia superiore all'Indice Sintetico di Soddisfazione (CSI).

Ciò significa che l'immagine aziendale genera valore aggiunto rispetto alle performance dirette di prodotto e servizio considerate.

Confronto temporale



ANDAMENTO DEL SERVIZIO Il 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 molto apprezzati. A livello generale tale posizione appare robusta e consolidata, salvo variazioni stagionali ed in presenza di eventi inusuali.

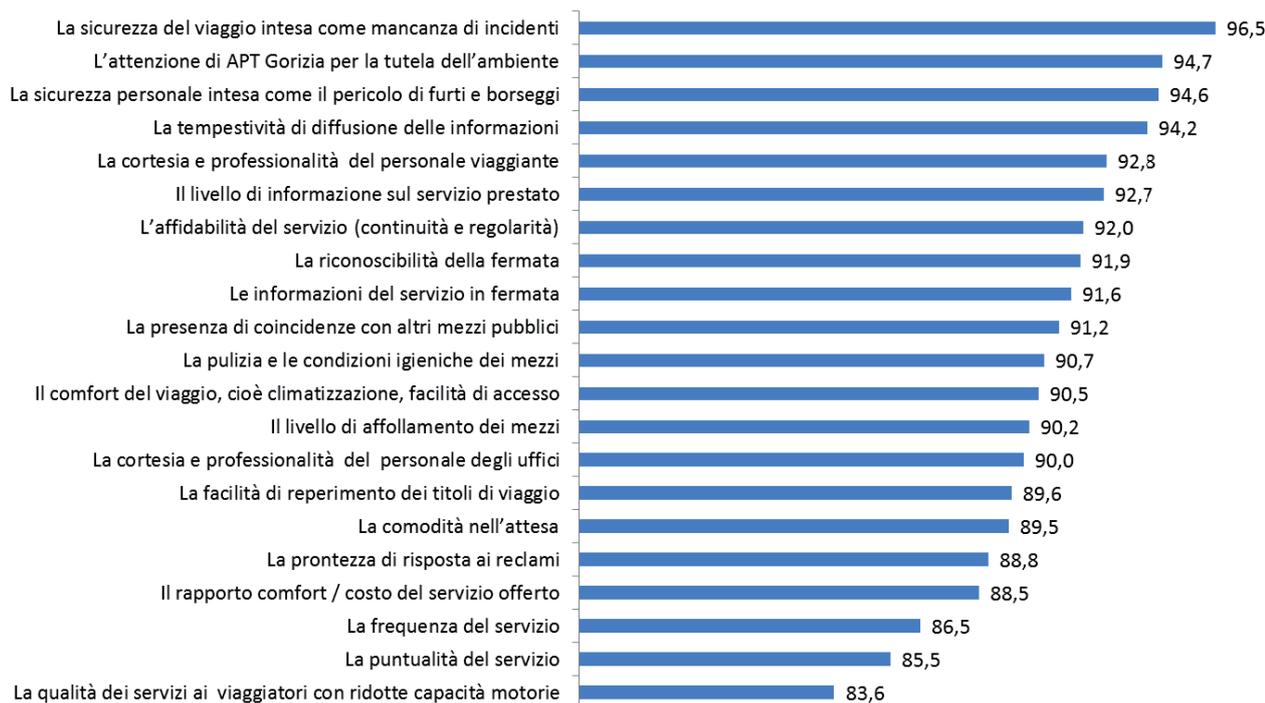
I 5 aspetti più graditi risultano essere:

- La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (96,5)
- L'attenzione di APT per la tutela dell'ambiente (94,7)

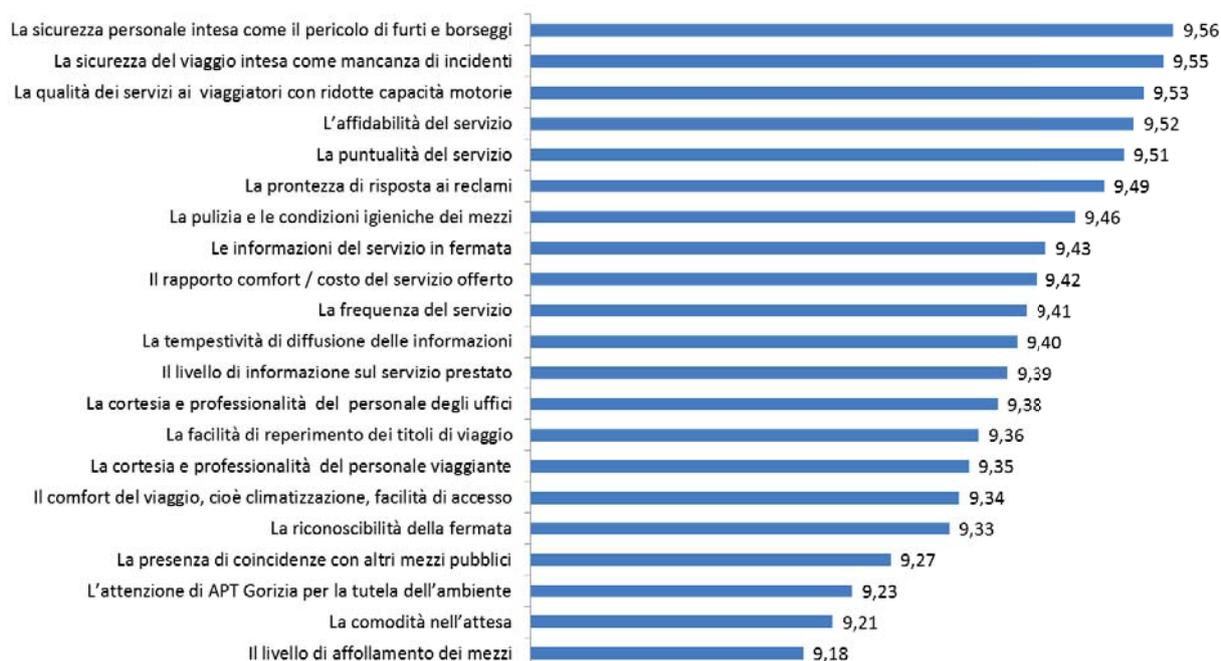
- La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (94,6)
- La tempestività di diffusione delle informazioni (94,2)
- La cortesia e la professionalità del personale viaggiante (92,8)

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 2015/16 – inverno 2014/15	2015/16	2014/15	Gap
DISPONIBILITA'			
La frequenza del servizio	86,5	88,4	-1,9
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	91,2	91,2	-
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	83,6	83,8	- 0,2
ACCESSIBILITÀ			
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	89,6	93,0	-3,4
La riconoscibilità della fermata	91,9	91,4	+0,5
INFORMAZIONI			
Il livello di informazione sul servizio prestato	92,7	91,7	+1,0
Le informazioni del servizio in fermata	91,6	92,2	- 0,6
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	94,2	93,2	+1,0
TEMPO			
La puntualità del servizio	85,5	88,6	-3,1
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	92,0	93,7	-1,7
ATTENZIONE AL CLIENTE			
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	92,8	91,7	+1,1
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	90,0	89,2	+0,8
La prontezza di risposta ai reclami	88,8	89,7	-0,9
COMFORT			
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso	90,5	90,8	- 0,3
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	90,7	87,7	+3,0
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	89,5	87,3	+ 2,2
Il livello di affollamento dei mezzi	90,2	91,4	-1,2
Il rapporto comfort/costo del servizio	88,5	88,2	+0,3
SICUREZZA			
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	96,5	97,2	-0,7
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	94,6	95,7	-1,1
IMPATTO AMBIENTALE			
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	94,7	92,4	+2,3



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 personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,56)
- La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (9,55)
- La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie (9,53)
- L'affidabilità del servizio (9,52)
- La puntualità del servizio (9,51)

Indice di IMPORTANZA	Media	Dev. Stat.
DISPONIBILITÀ		
La frequenza del servizio	9,41	0,78
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	9,27	0,24
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	9,53	0,22
ACCESSIBILITÀ		
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	9,36	0,69
La riconoscibilità della fermata	9,33	0,70
INFORMAZIONI		
Il livello di informazione sul servizio prestato (libretti orari, sito web, numero verde)	9,39	0,05
Le informazioni del servizio in fermata	9,43	0,70
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	9,40	0,91
TEMPO		
La puntualità del servizio	9,51	0,50
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	9,52	0,45
ATTENZIONE AL CLIENTE		
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	9,35	0,84
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	9,38	0,76
La prontezza di risposta ai reclami	9,49	0,85
COMFORT		
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso (es. pianale ribassato)	9,34	0,84
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	9,46	0,79
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	9,21	0,97
Il livello di affollamento dei mezzi	9,18	1,05
Il rapporto comfort / costo del servizio offerto	9,42	0,83
SICUREZZA		
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	9,55	0,35
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	9,56	0,24
IMPATTO AMBIENTALE		
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	9,23	0,15

LA 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.

+	SODDISFAZIONE		-
IMPORTANZA	MANTENERE	MIGLIORARE	
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio (ad es: sicurezza di passaggio dei mezzi, ecc) ✓ La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio (scioperi, deviazioni..) importanza ✓ La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi ✓ Il livello di informazione sul servizio prestato (libretti orari, sito web, num verde) ✓ La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti ✓ La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi ✓ Le informazioni del servizio in fermata ✓ La facilità di reperimento dei titoli di viaggio 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie ✓ La prontezza di risposta ai reclami ✓ La frequenza del servizio ✓ La puntualità del servizio ✓ Il rapporto comfort/costo 	
	COMUNICARE	CONTROLLARE	
	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La riconoscibilità della fermata ✓ Il livello di affollamento dei mezzi ✓ La cortesia e professionalità del personale viaggiante ✓ L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente ✓ La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici ✓ Il comfort del viaggio 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli ✓ La cortesia e professionalità del personale degli uffici 	
-			

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.

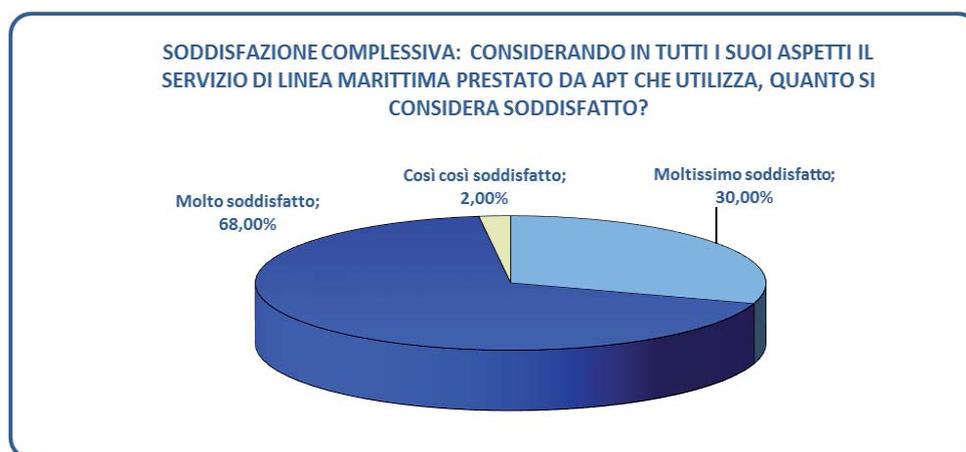
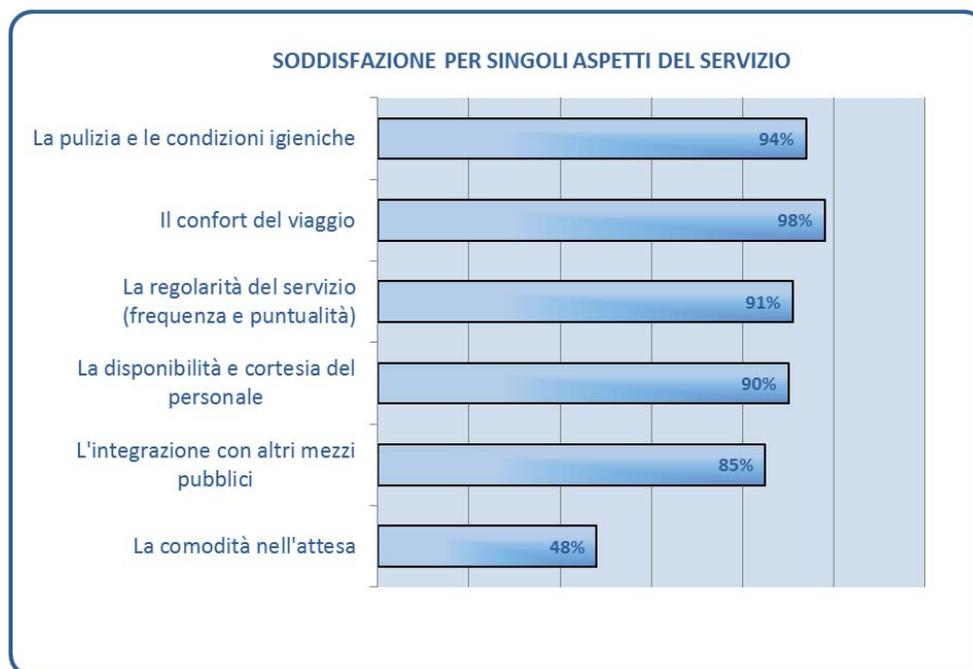
Rilevazione estate 2015

	Totale	Indice Sintetico di Soddisfazione	Indice Generale di Soddisfazione
Interviste realizzate	N = 700	93,5	94,5

LINEA MARITTIMA Analisi Rilevazione estate 2015

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.



L'indagine è stata realizzata attraverso l'utilizzo di interviste personali sulla base di un questionario strutturato ed effettuate a bordo della motonave su un campione complessivo di 80 utenti.

Sinteticamente riteniamo utile evidenziare due elementi chiave, che permettono di fatto di avere un quadro completo della percezione del servizio:

1. i risultati relativi alla soddisfazione per singoli aspetti del servizio: I driver relativi ai vari item considerati esprimono livelli di eccellenza. Il livello quindi di soddisfazione si conferma ancora positivo nel confronto con gli anni precedenti. Notiamo sempre il punto critico della “comodità dell’attesa” in quanto soprattutto a Trieste l’approdo al Molo Audace non prevede un’area di attesa con copertura o panche
2. i risultati relativi alla soddisfazione complessiva: alla domanda “CONSIDERANDO IN TUTTI I SUOI ASPETTI IL SERVIZIO DI LINEA MARITTIMA PRESTATO DA APT CHE UTILIZZA, QUANTO SI CONSIDERA SODDISFATTO?” sono estremamente positivi, registrando la quasi totalità di risposte positive

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 2015 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, quelli allestiti con la campagna promossa dall'ASS2 Isontina e dalla LILT a favore della prevenzione oncologica, quella dedicata al dono del sangue promossa da ADVS e i bus dedicati ai progetti della Provincia di Gorizia sull'Orientamento Scolastico e la mobilità sostenibile.

Nel corso dell'anno ulteriori 3 abbigliaggi significativi:

- La campagna di comunicazione realizzata dai vincitori del concorso Uniwine per la promozione del Collio.
- La promozione del trasporto pubblico locale e di una mobilità sostenibile e compatibile con il rispetto dell'ambiente, a cavallo del confine tra l'Isontino e la Slovenia, attraverso la decorazione di due bus dedicati al progetto "TRADOMO" per conto della Provincia di Gorizia.
- La promozione del Festival della cultura mitteleuropea di Cividale "Mittelfest 2015 Il colore dell'acqua"

Eventi

Nel corso del 2015 APT SPA ha collaborato con la Provincia di Gorizia e la Pro Loco di Fogliano Redipuglia nella realizzazione di un progetto finalizzato alla promozione del territorio in occasione del centenario della Grande Guerra. APT Ha elaborato un calendario e relativi itinerari storico/culturali rispondenti alle modalità richieste dalla Provincia, riservati ai cittadini che intendevano conoscere i luoghi a noi vicini in cui si è consumata la tragedia della prima Guerra Mondiale, ma che sono diventati anche i simboli della stessa. APT ha così ideato un percorso standard in parte mutuato da Carso2014 che aveva cadenza domenicale mensile e che comprendeva San Martino e San Michele del Carso con i loro musei all'aperto, ma anche degli itinerari particolari, in giornate rievocative (La memoria nella pietra, Ponti di Guerra ecc.) con l'accompagnamento di storici ed esperti della Grande Guerra che illustravano didatticamente il percorso già a bordo bus. Hanno completato il progetto i transfer per gli spettacoli Luci & Ombre sul Carso della Grande Guerra e Natale in Trincea (riservato agli studenti) a cura della Pro Loco di Fogliano Redipuglia.

Il ruolo dell'Azienda in tutta l'esperienza è stato fondamentale, sia dal punto di vista del servizio di trasporto assegnato che è stato sempre puntuale ed efficiente, con il plauso dei partecipanti, sia dal punto di vista organizzativo nella definizione degli itinerari e nel contatto con gli esperti accompagnatori, ma anche promozionale, nel momento in cui, a fronte di un incontro collegiale con le parti interessate, è intervenuta utilizzando i propri canali e modalità di informazione/contatto con i propri utenti per incentivare la frequenza all'iniziativa, che è partita un po' sottotono rispetto alle aspettative, anche perché si trattava da parte dei partner della prima esperienza in tal senso.

La seconda parte delle uscite, quindi, ha avuto un maggiore successo di pubblico, sono state supportate dalla stampa locale che ne ha dato buona evidenza sia sotto evento che nel post, contribuendo ad una proficua collaborazione con gli uffici provinciali competenti e la segreteria della Pro Loco di Fogliano.

Il Libro delle 18.03 e attività Sala culturale

Anche nel 2015 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 Paolo Maurensig, Enza Li Gioi, Fulvio Ervas, Antonio Caiazza e Emilio Rigatti. Tre le uscite in bus alla scoperta del nostro territorio. In autunno la rassegna si è aperta con una novità, la presentazione dell'opera di Pietro Spirito, "Nel fiume della notte" a bordo della motonave Delfino Verde. Nel corso del mese di ottobre la Sala ha visto protagonisti Cristina Battocletti, Luca Ponti, Alberto Custerlina, Pierluigi Porazzi, Carlo Mastelloni, Paolo Maurensig, mentre sono state cinque le uscite in bus. A novembre e dicembre ulteriori tre fuori programma con Antonia Arslan, Mauro Manzin e Corrado Augias.

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 2015 è stato costante il sostegno ad associazioni sportive e culturali tramite sponsorizzazioni e contributi sotto forma di pubblicità.

Per quanta 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.

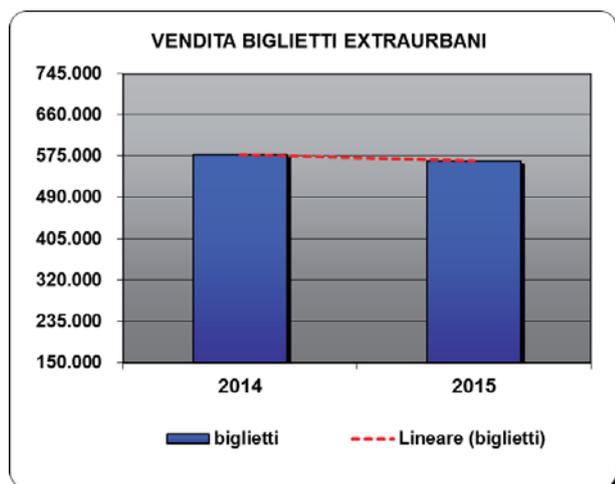
Infine, man non meno rilevante socialmente, l'appoggio al volontariato come le campagne a fianco di SOS ROSA, Lega Ambiente e ANMIC, ADVS, LILT.

TITOLI DI VIAGGIO

ANALISI DELLE VENDITE

L'andamento di vendita dei titoli di viaggio nel corso del 2015, data l'influenza di diversi fattori esterni, prima tra tutti la crisi economica che ha coinvolto diverse realtà produttive del territorio servito, evidenzia una sostanzialmente tenuta del servizio extraurbano, in contrapposizione ad un trend in calo nel servizio urbano. Per analizzare meglio i dati rilevati si prendono in esame i singoli servizi, al fine di porre l'attenzione sulle peculiarità dei singoli settori.

Servizio extraurbano



Il settore extraurbano chiude il 2015 evidenziando un andamento pressoché invariato rispetto al 2014, nei valori presi in esame nell'analisi delle vendite, registrando uno scostamento percentuale pari a:

- numero passeggeri trasportati: **-0,99 per cento;**
- introiti da traffico: **+0,58 per cento.**

Nella comparazione con il biennio 2014/2015, i biglietti venduti hanno registrato una leggera flessione rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 565.038 unità**. Per gli abbonamenti invece si ritiene opportuno

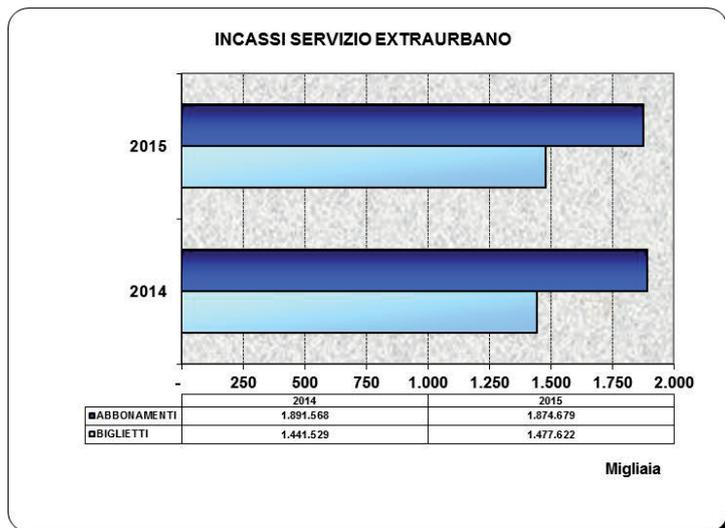
procedere con una disamina per tipologia, per meglio spiegare **il decremento del -4,10 per cento nella totalità degli abbonamenti venduti.**

Negli **abbonamenti mensili corse illimitate e mensile 5gg settimanali LUN-VEN** si rileva una sostanziale diminuzione, che trova giustificazione nella continua ascesa delle sottoscrizioni degli abbonamenti annuali, siano questi ordinari che studenti. Così come già evidenziato nel corso del 2014, anche per l'esercizio in esame gli **abbonamenti mensili 3 giorni settimanali LUN-VEN** registrano un discreto aumento. L'incremento di tali titoli, strettamente legati ad un'utenza di lavoratori, è motivata dalla crescente necessità di fruire dei mezzi pubblici per i transfer casa-lavoro, anziché utilizzare il mezzo di proprietà.

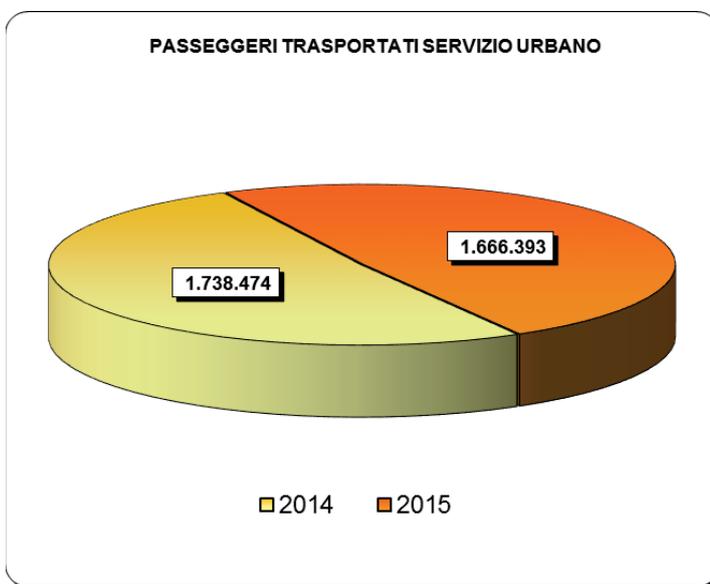
Per quanto concerne gli **abbonamenti quindicinali, siano questi a validità illimitata che 5gg settimanali**, il dato che ne emerge è sostanzialmente in linea con i titoli a base mensile.

Sui **titoli di viaggio integrati APT/TT** continuiamo a riscontrare un alto gradimento da parte dell'utenza chiudendo il 2015 con un **totale di 1.746 abbonamenti venduti, di cui il 64,20 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 ancora nel 2011 con le partenze dall'Aeroporto FVG, da Ronchi dei Legionari e da Monfalcone, continua ad incrementare il bacino di utenza, in quanto diversi fruitori di altri servizi sono stati invogliati a sottoscrivere questa tipologia di titoli, sia per la scontistica applicata 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, nel 2015 sono state ampliate le possibilità di transfer nell’ambito delle tre fasce chilometriche del piano tariffario, 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

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 calo del **7,71 per cento** negli abbonamenti e del **1,23 per cento** nei biglietti, mentre il numero di passeggeri trasportati in quest’ambito registra un **-4,15 per cento**.

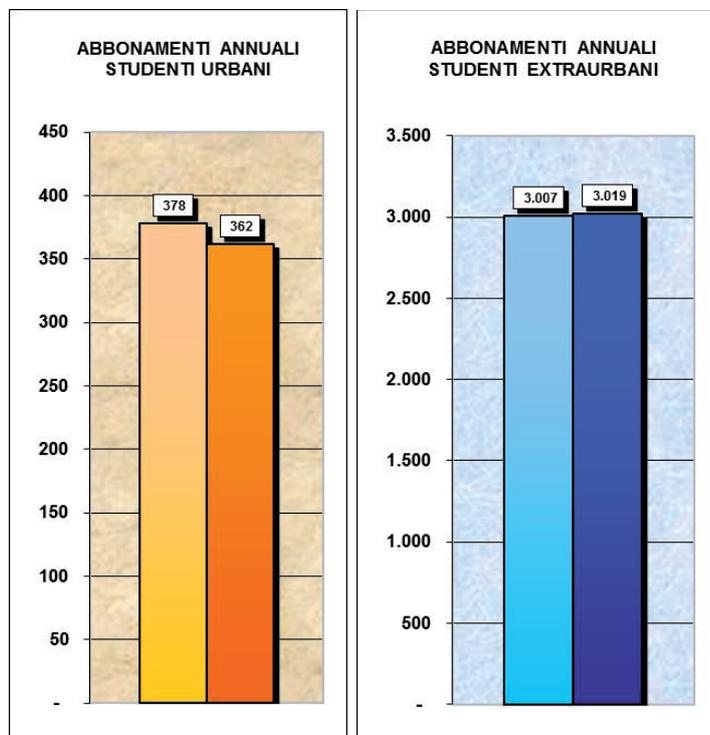
Nel **Servizio di Monfalcone-Ronchi-Staranzano** si riscontra una diminuzione nelle sottoscrizioni degli abbonamenti mensili da parte della clientela fidelizzata. Questo calo è motivato, così come per il

servizio extraurbano, nel costante aumento degli abbonamenti annuali. In controtendenza il dato relativo ai biglietti urbani che registrano un aumento del **2,02 per cento**, frutto questo di una politica di maggior controllo a bordo mezzo da parte dei verificatori aziendali anche con l’ausilio di agenti esterni della ITALPOL, al fine di monitorare e dare un segnale forte ai fruitori del servizio.

Il **Servizio di Gorizia** nel 2015 registra una diminuzione sia nei biglietti che negli abbonamenti ordinari segnando un **decremento complessivo dell’1,00 per cento**. Nella vendita degli abbonamenti annuali studenti si rileva invece un trend sostanzialmente invariato rispetto alla campagna di sottoscrizione 2014/2015. Così come spiegato nell’arco del 2014, l’andamento negativo nell’utilizzo dei mezzi urbani da parte dei fruitori occasionali trova giustificazione nell’aumento della clientela fidelizzata, rappresentata dagli studenti che raggiungono i vari poli scolastici e dai lavoratori locali. Notevole rilevanza assumono le deviazioni legate ai lavori di rifacimento del manto stradale nel centro di Gorizia: l’Azienda, sempre attenta alle esigenze della comunità, ha cercato di strutturare il servizio del capoluogo isontino in modo da creare meno disagi possibili. 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.

Anche il **Servizio di Grado** mostra sia nella vendita dei biglietti che nelle sottoscrizioni degli abbonamenti un andamento in calo rispetto all'esercizio precedente, di fatto in linea con le altre aree urbane servite da APT.

Il titolo di viaggio agevolato per le categorie protette registra un modesto decremento in tutte le tre aree urbane servite da APT.

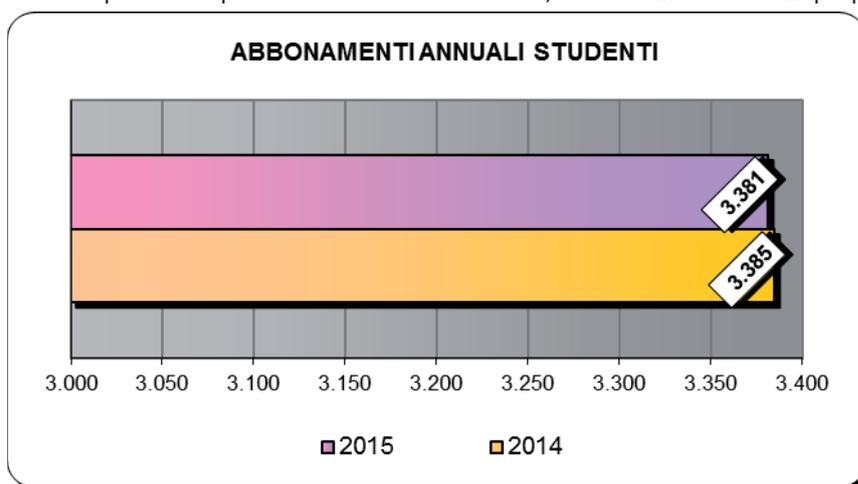


La campagna abbonamenti annuali scolastici 2015/2016 si è conclusa con un dato sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente registrando un totale di 3.381 sottoscrizioni, contro le 3.385 della campagna 2014/2015. I ricavi hanno registrato un incremento dell'**1,51 per cento** nel servizio extraurbano ed una leggera flessione dello **0,38 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.**

Alla sostanziale stabilità 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 2015 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.



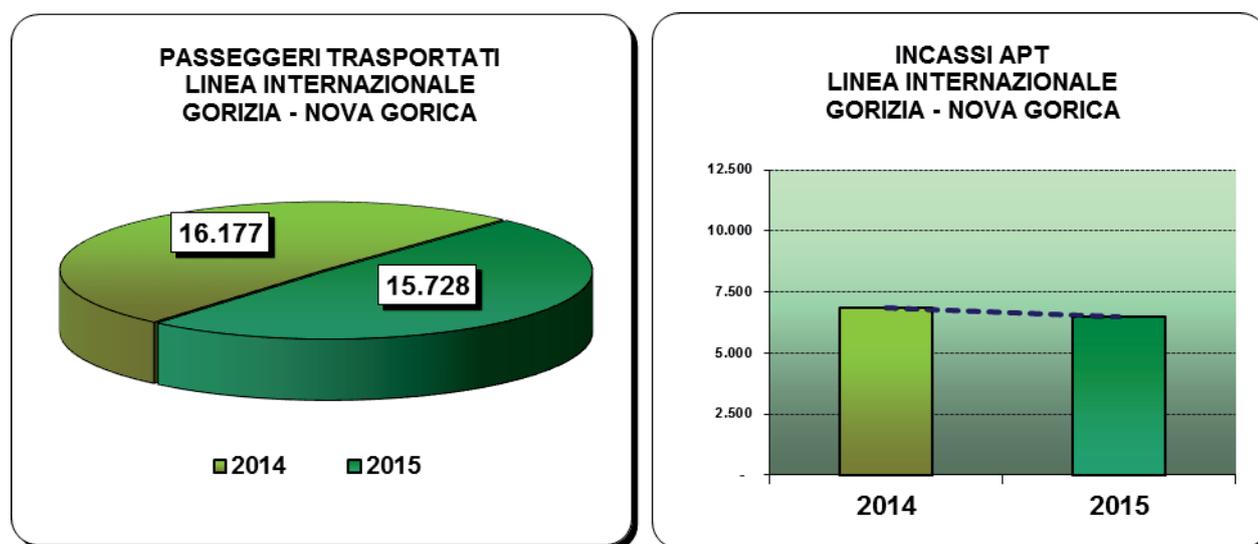
Osservando i dati di vendita nella loro globalità e volendo fare un'analisi più accurata, il decremento del numero di abbonamenti mensili, così come precedentemente illustrato, è spiegato dall'ascesa degli abbonamenti annuali. Infatti, con la sottoscrizione di questa tipologia di abbonamento, il vantaggio offerto 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.

Linea urbana internazionale

Il servizio transfrontaliero tra Gorizia e Nova Gorica, linea gestita in pool con la società slovena AVRIGO, ha concluso il 2015 con un decremento rispetto agli esercizi precedenti, portando i trasportati globalmente a **15.728** passeggeri, di cui **6.493 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 30 maggio al 30 agosto, con sospensione nella giornata di lunedì, per complessivi 82 giorni di esercizio.

I passeggeri trasportati, in relazione all'uso dei moltiplicatori per singola tipologia di titolo di viaggio, sono stati **18.595** con un incremento del **5,29 per cento** rispetto all'anno precedente. L'incasso complessivo è stato di **euro 98.362** (media introito a passeggero: € 5,29), con un aumento del **8,58 per cento** rispetto al 2014. Il numero finale di titoli di viaggio venduti, che è stato pari a **11.423** contro i 9.802 della stagione estiva 2014, ha registrato un dato in ascesa pari al **16,54 per cento**.

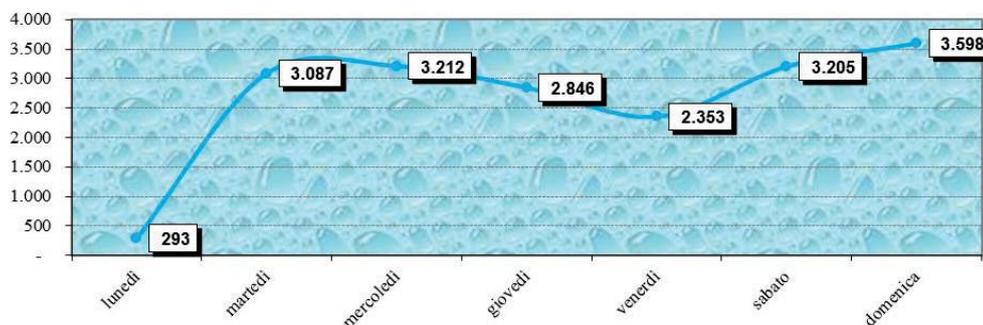
Nell'analisi delle vendite della linea marittima, assume rilevanza il luogo d'attracco della nave nel capoluogo triestino. L'autorità portuale ha confermato anche per la stagione estiva 2015 gli approdi presso il Molo Audace di Trieste ed il Molo Torpediniere in Grado. Così come evidenziato nella relazione dell'anno 2014, 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 2015 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 **2015 il totale dei fruitori della card turistica è stato di 1.383 contro i 616 della stagione precedente.**

Un altro dato di vendita che nella stagione estiva 2015 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 964 titoli contro i 300 del 2014.** L’incremento esponenziale è giustificato dall’incremento del numero di bici consentite a bordo mezzo. La motonave messa a disposizione dalla società armatrice Delfino Verde fino al 2014 prevedeva

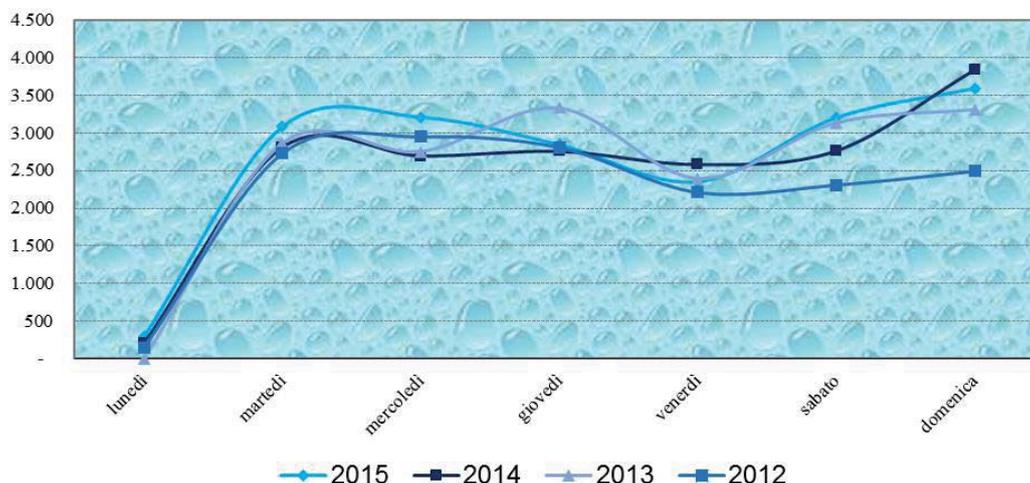
**SERVIZIO LINEA MARITTIMA STAGIONE 2015
INCIDENZA GIORNALIERA**
(dati aggiornati al 30 agosto ricavati dai moltiplicatori per tipologia di titolo venduto)



infatti l’imbarco di un massimo di 2 biciclette, **con il 2015, 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 che il weekend, in controtendenza con i dati rilevati nelle stagioni precedenti, è il periodo con maggior affluenza, mentre i giorni che registrano il più basso numero di fruitori sono il giovedì ed il venerdì.

**COMPARAZIONE INCIDENZA GIORNALIERA
dati stagioni estive quadriennio 2012-2015**



A conclusione, l'impegno per il 2016 è quello di incrementare le vendite di tutte le categorie di titoli, puntando su **fattori interni** quali:

una nuova campagna per la lotta all'evasione a bordo dei mezzi;

una pianificazione precisa, efficiente ed efficace dell'attività di verifica con l'eventuale ausilio di agenti esterni come proposto nell'esercizio 2015;

una più attenta e puntuale campagna di promozione del TPL;

l'introduzione di 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 2015 ha sviluppato un progetto pilota denominato **"A SCUOLA CON APT"** che ha visto coinvolti degli incaricati aziendali e gli studenti dell'ISIS "D'ANNUNZIO-FABIANI". Il personale APT ha presentato presso l'istituto scolastico 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. Per il 2016 è auspicabile che questo progetto venga attuato presso i vari poli scolastici della Provincia, sviluppando un piano di incontri formativi con l'obiettivo di per essere più vicini agli studenti quali maggiori fruitori dei nostri servizi.

PUNTI VENDITA

Servizio prevendita

Nel corso del 2015 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 2015 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 2015 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.

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 2015. 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, nonostante il cambio della gestione da diretta a terzi, 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'orari 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 2015 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 6,50 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 2015 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 comunque 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 2015 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'Agenzia 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 2014. Il totale dei rinnovi dei soli titoli di viaggio APT sottoscritti via web è stato di 390, raggiungendo le 522 unità, contro le 509 del 2014, 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 novità introdotta dalla **delibera Regionale 2552 del 23 dicembre 2015, che per l'anno 2016 prevede l'applicazione di uno sconto pari al 5% sul valore nominale dell'abbonamento** che verrà 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 6 emettitrici; per il 2016 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.

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 2015, 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 5. Sono stati confermati dagli Enti Locali gli affidamenti anche per l'anno scolastico 2015 - 2016 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 di una delle due linee che costituiscono il servizio di trasporto del Comune di Monfalcone.

Il servizio effettuato per il Comune di Gorizia, che vede impegnati due autisti a tempo pieno e due mezzi, uno dei quali di nuova acquisizione, 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.

Ad inizio 2015 è stato affidato il servizio di sostituzione per il comune di Monfalcone in virtù del quale APT effettua con continuità la metà delle linee costituenti il servizio e interviene in sostituzione sull'altra parte in caso di necessità.

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 2015 APT ha operato in questo senso secondo diverse modalità.

E' stata avviata nel corso dell'anno un'importante collaborazione con il Centro Commerciale di Villesse per l'effettuazione dei servizi di collegamento con il centro stesso. Da febbraio 2014 è attivo un servizio di TPL, effettuato in compensazione ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, tra Monfalcone, Sagrado e Gradisca con il Centro Commerciale. Il servizio, in coincidenza con le linee extraurbane nelle località di Monfalcone e Gradisca e con i servizi ferroviari a Sagrado, è stato progettato per soddisfare le necessità sia dei lavoratori nel tragitto casa – lavoro e viceversa, sia di coloro che si recano al Centro Commerciale per motivi di carattere voluttuario.

Parallelamente, la proprietà del Centro Commerciale ha commissionato ad APT l'esecuzione di servizi atipici con 2 coppie di corse settimanali per il collegamento con Grado, Lignano e Bibione nel periodo estivo e con Trieste, Duino Aurisina e Monfalcone in quello invernale. Quest'ultimo ha riscosso un importante apprezzamento da parte dell'utenza portando al raddoppio del servizio rispetto a quanto inizialmente previsto, richiedendo l'utilizzo anche di un terzo mezzo nelle corse centrali della giornata.

L'iniziale affidamento dei diversi servizi di collegamento per brevi periodi si è poi evoluto a fine anno nella stipula di un contratto annuale con Villesse Shopping Centre.

SERVIZI TURISTICI

I servizi di noleggio per l'anno 2015 i servizi di noleggio hanno svolto un ruolo importante nel panorama degli impegni aziendali.

Rispetto al 2014, grazie all'attivazione delle nuove collaborazioni con Trumpy Tours srl, il rafforzamento dei rapporti commerciali con il centro commerciale di Villesse ed una riconquista di quote di mercato sui servizi di noleggio, è stato invertito il trend degli ultimi anni in termini di chilometri percorsi e degli introiti del settore. Il fatturato relativo a questo specifico tipo di servizio ha registrato un forte incremento e risulta pari a € 530.317,48 (+ € 143.890,48), mentre le percorrenze totali si assestano a 282.953 km (+ 117.165 km).

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 6,5 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.

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 2015.

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, mentre nel corso del 2015 i server del sistema AVM sono passati in carico all'Azienda.

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:

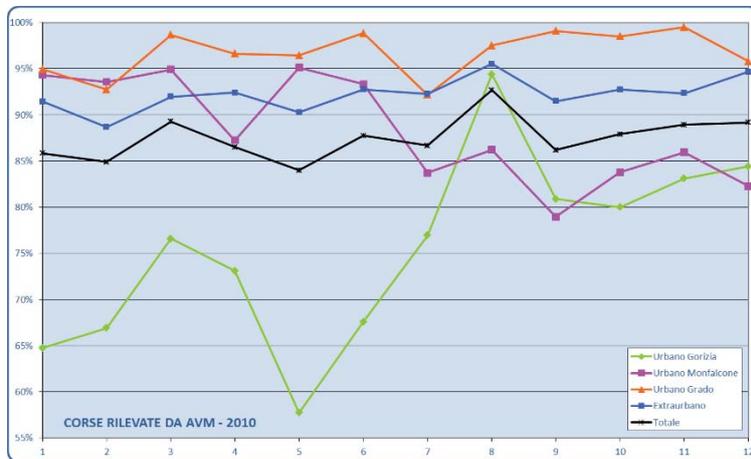
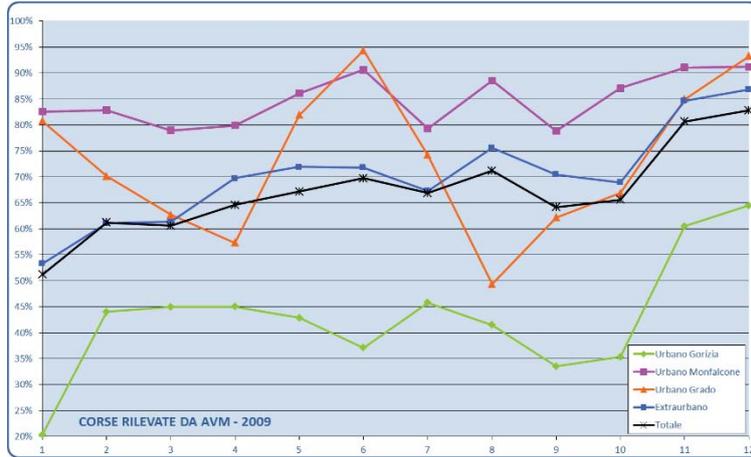
- 3 mezzi urbani, a tre porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 4 mezzi urbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 32 mezzi urbani con sistema AVM;
- 6 mezzi extraurbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 74 mezzi extraurbani con sistema AVM;
- 1 mezzo urbano, immatricolato 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.

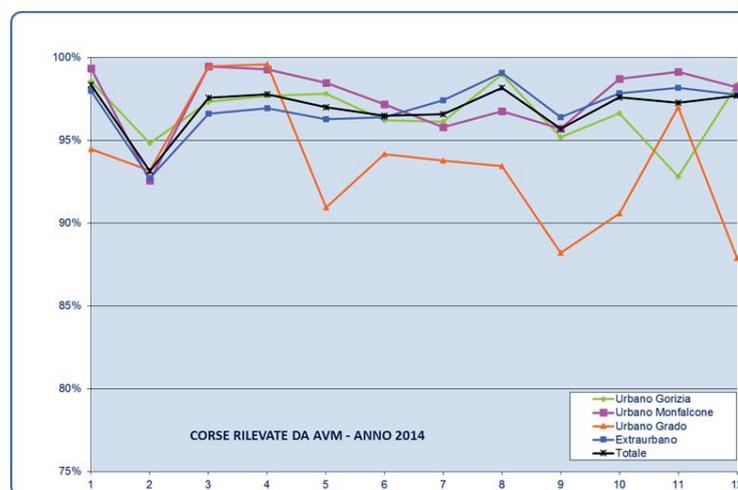
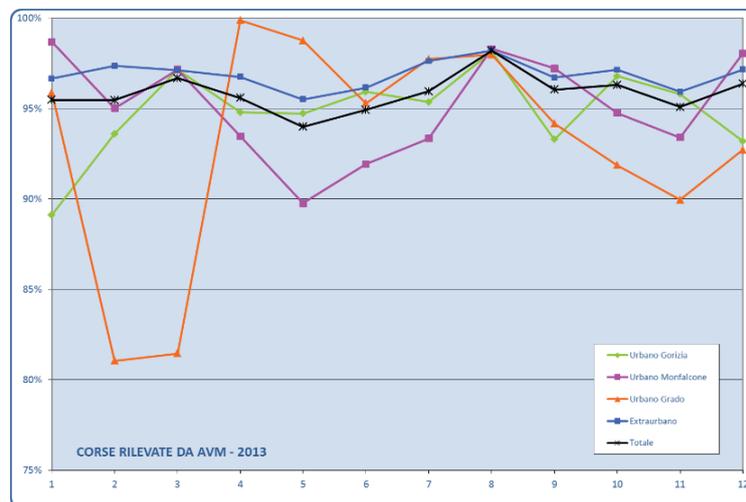
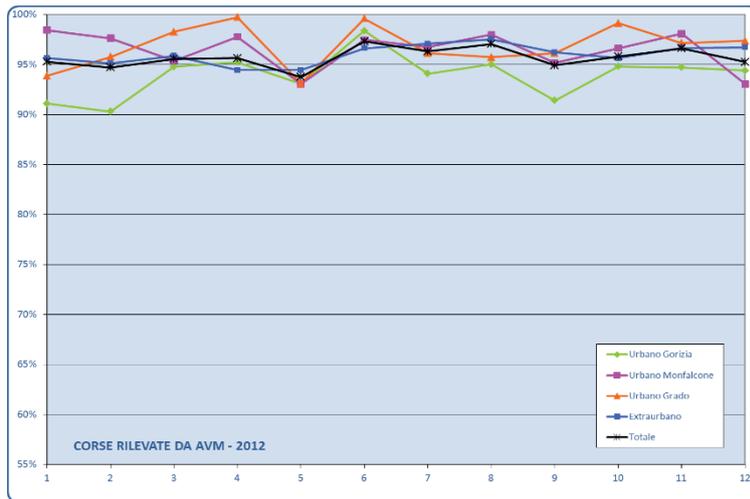
Dei complessivi 36 mezzi urbani in flotta, 29 sono dotati di sistema elettronico informativo di supporto alle persone videolese.

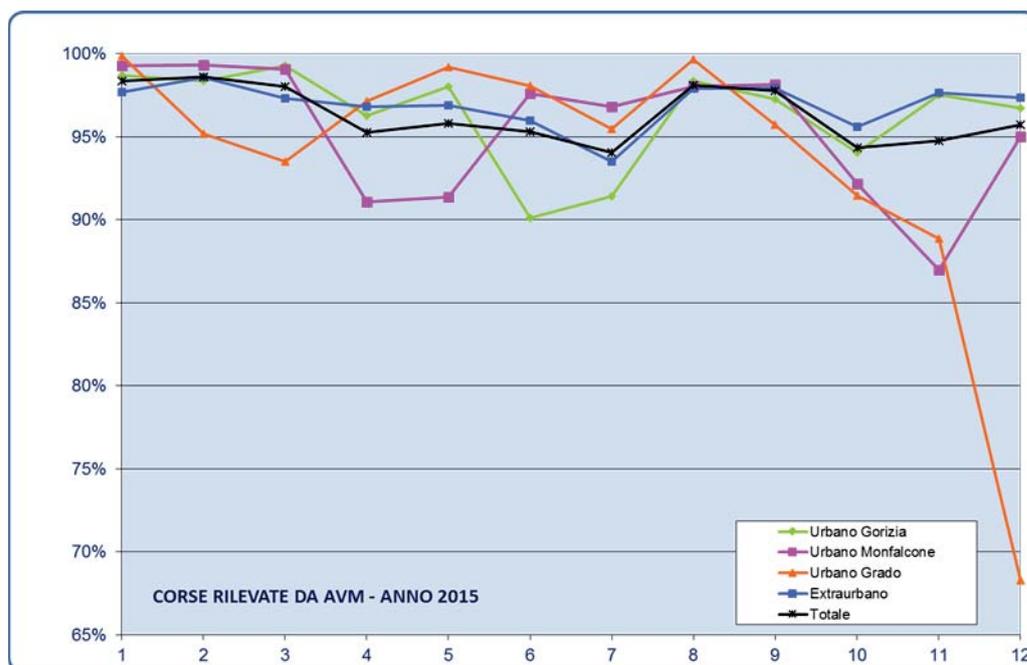
Le implementazioni apportate al sistema AVM nel corso degli anni, come l'attivazione della "certificazione batch", l'aumento del parco scorte AVM, l'installazione delle flash card sui terminali di bordo, il monitoraggio e la manutenzione continuo del corretto funzionamento dei dispositivi di bordo e 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 2015 rileva una percentuale inferiore rispetto a quella del 2014, tale calo è dovuto da un lato a episodi di caduta del segnale di trasmissione dei dati, dall'altro da difficoltà di autenticazione di alcuni mezzi, afferenti principalmente il servizio urbano di Monfalcone, che hanno portato alla modifica di procedure di gestione delle comunicazioni.

Il progressivo miglioramento del dato può essere dedotto dai diagrammi riportati di seguito che evidenziano i dati di dettaglio degli anni 2014 e 2015, mentre per quelli precedenti si riportano solo i diagrammi significativi per comprendere il continuo trend di miglioramento registrato.







Nel 2015 è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il 96,3% delle corse programmate. Più dettagliatamente:

- Urbano Gorizia: 96,4%, diminuzione della copertura rispetto al 2014 di 0,3 punti percentuali (58.991 corse rilevate su 61.176 corse programmate);
- Urbano Monfalcone: 95,4%, diminuzione della copertura rispetto al 2014 di 2,2 punti percentuali (71.917 corse rilevate su 75.405 corse programmate);
- Urbano Grado: 93,6%, aumento della copertura rispetto al 2014 di 0,1 punti percentuali (8.641 corse rilevate su 9.228 corse programmate);
- Extraurbano: 96,9%, coincidente con quello registrato nel 2014 (144.182 corse rilevate su 148.718 corse programmate).

GESTIONE FORNITURE GASOLIO ANNO 2015

In questa sezione sono riassunti 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; inoltre specifica le caratteristiche tecniche degli impianti di distribuzione e le procedure connesse ai loro funzionamenti.

Nell'anno 2015 APT ha movimentato i seguenti quantitativi di gasolio per autotrazione, distribuiti fra i due depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone:

	Deposito di Gorizia	Deposito di Monfalcone
Carico nell'esercizio (litri)	1.397.638	780.699
Scarico nell'esercizio (litri)	1.403.861	784.073

A partire dal mese di settembre 2011 e fino al 30 giugno 2015, gli approvvigionamenti sono stati effettuati con le modalità previste da gare esperite in base all'adesione di APT al Sistema di qualificazione posto in essere dalla società SAF S.p.A., di

durata semestrale e contemplante un'eventuale proroga, comunque già prevista in sede di gara, di ulteriori 6 mesi. L'ultima proroga riguardava il periodo dal 01/01/2015 al 30/06/2015 e, come per le precedenti, garantiva il mantenimento delle iniziali condizioni contrattuali.

A seguito dell'attivazione da parte di ARRIVA ITALIA S.r.l. di un Sistema di Qualificazione per la fornitura di gasolio per autotrazione (rif. G.U.C.E. D 2015-011084 del 26 gennaio 2015), APT, ai sensi e per gli effetti dell'art. 232, comma 8 del D.lgs 163/2006, ha effettuato richiesta di adesione a detto Sistema e ha ricevuto da ARRIVA ITALIA S.r.l. la conferma della possibilità di avvalersene, fornendo nel contempo la lista dei fornitori qualificati, aggiornata al 13/04/2015.

Ottenuta la possibilità di utilizzo, l'Azienda ha posto in essere una Gara denominata "Proposta di fornitura prodotti petroliferi franco destino per i depositi di APT SpA periodo 01/07/2015 —31/12/2015" indirizzando una lettera d'invito a tutti i soggetti qualificati e mantenendo il medesimo criterio di valutazione usato in precedenza, ovvero valutando le quotazioni giornaliere (riferite al giorno successivo) inviate a APT via mail entro la mattinata, derivanti dall'applicazione della seguente formula:

$$\text{Prezzo Litro Gasolio} = \left(\frac{A \times B}{1000} \times 0,845 \right) + K + IF$$

dove:

A = quotazione giornaliera gasolio 10 ppm High-CIF-MED basis Genova/Lavera, espressa in US \$/tonnellata pubblicata dal Platt's European Marketscan di due giorni antecedenti la consegna.

B = valore del cambio €/€/\$ riferimento rilevazioni Ufficiali di due giorni antecedenti la consegna.

0,845 = coefficiente convenzionale di peso specifico per la trasformazione dell'unità di misura da 1 a Litro.

K = maggiorazione €/Litro offerta che sarà espressa come sommatoria di una maggiorazione **K1** e di una maggiorazione **K2** relativa al solo trasporto, rispetto al complesso delle sedi della società.

IF = imposta di fabbricazione vigente al momento della consegna.

L'esito della gara viene quindi determinato dal valore **K** più basso.

In data 04/06/2015 si è proceduto con la valutazione delle offerte pervenute; tra le ditte partecipanti è risultata aggiudicataria per il periodo indicato la Vanello e Figli S.p.A., che ha presentato la migliore offerta (K 0,0279). L'affidamento è stato poi prorogato per tutto il 2016, come già contrattualmente previsto, a seguito della proroga del Contratto di Servizio fino al 31/12/2016.

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. 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. 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.

Le operazioni di rifornimento delle cisterne, che avvengono secondo le modalità previste per le certificazioni UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002, si compiono 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.

L'impianto di distribuzione carburante della sede di Gorizia comprende 2 serbatoi con capacità di 40 mc e 3 erogatori, disposti su 2 colonnine. Inoltre, come già evidenziato nella precedente relazione, a fronte del costante aumento delle motorizzazioni ecologiche presenti sugli autobus aziendali di nuova generazione che abbisognano periodicamente dell'additivazione di urea per l'abbattimento delle emissioni, già nell'anno 2013 si è implementato quanto esistente predisponendo un impianto dedicato all'erogazione di tale additivo, comprendente un serbatoio della capacità di 2 mc ed un erogatore a colonna. Come per l'erogazione del gasolio, anche quella dell'additivo AdBlue avviene solo mediante utilizzo del badge aziendale in dotazione a tutto il personale viaggiante, al personale di officina, agli addetti al Movimento e ad una parte del personale tecnico/amministrativo preposto ai controlli.

L'impianto di distribuzione carburante della sede di Monfalcone comprende un serbatoio di capacità 10 mc, un serbatoio di capacità 5 mc e 2 erogatori, disposti su due colonnine. Analogamente a quello già presente presso la sede di Gorizia, anche a Monfalcone nel corso del 2014 è stato installato un impianto per l'erogazione di AdBlue, con un serbatoio della capacità di 0.8 mc per garantire le stesse funzionalità.

Come per le operazioni di rifornimento gasolio, anche quelle di AdBlue sono regolate dalla "Procedura Gestione serbatoi e Urea e olii" (rif. UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002) ed avvengono solamente in presenza del personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, che accerta la presenza dei dispositivi per il contenimento delle eventuali perdite, costituiti da un contenitore di sepiolite per assorbire il liquido sversato, un salsicciotto assorbente per contenere eventuali sversamenti in prossimità del serbatoio ed un telo assorbente.

Anche per queste attività vige l'obbligo da parte dell'operatore della ditta fornitrice di presenziare costantemente al regolare svolgimento, pronto ad intervenire in caso di necessità.

Entrambi gli impianti di distribuzione carburante sono sottoposti a periodici servizi di manutenzione programmata con 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. Gli interventi prevedono prove di erogazione con misura campione, eventuali tarature degli erogatori, 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. Sono altresì garantiti dalla menzionata ditta anche gli eventuali interventi di manutenzione straordinaria, derivanti da possibili guasti agli impianti.

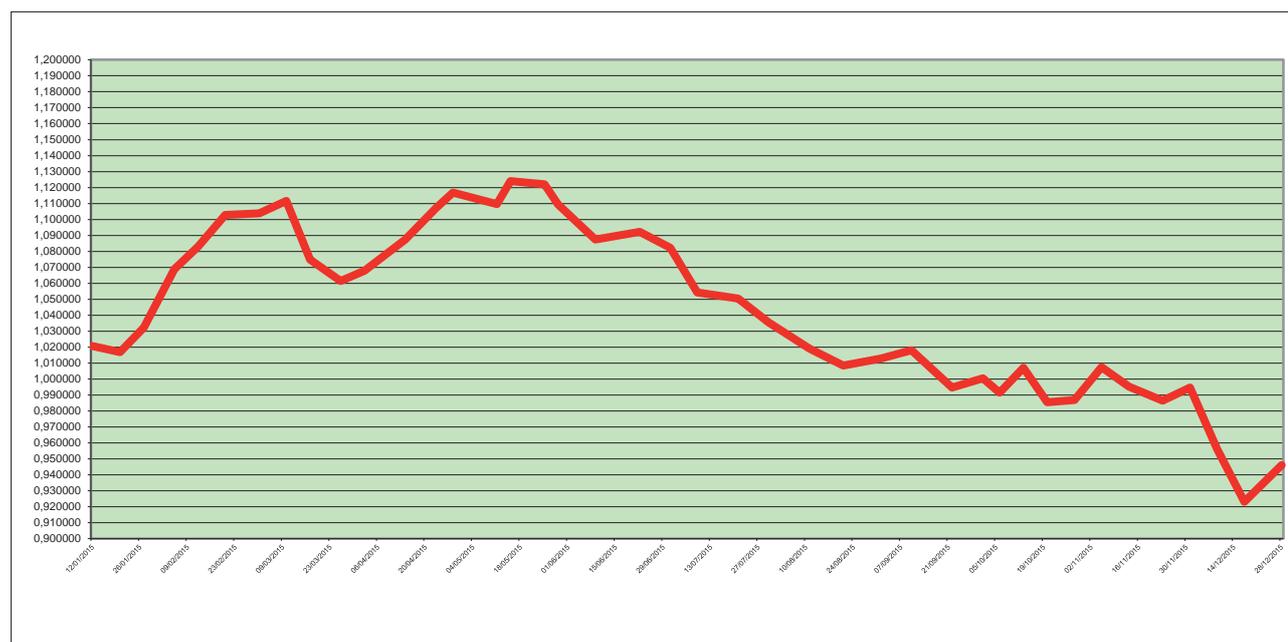
Questo costante controllo, unito alla settimanale verifica dei livelli di giacenza del prodotto nei serbatoi, operato da personale opportunamente formato, garantisce la sicurezza di una piena efficienza degli impianti in conformità alle norme UNI EN 14001:2004 e la precisa rispondenza alle prescrizioni, soggette a controllo fiscale, da parte delle Autorità preposte.

Per esigenze legate al servizio ed alla movimentazione dei mezzi, gli stessi sono dotati di tessere multifunzionali atte a consentire rifornimenti di carburante presso impianti stradali esterni di specifiche Compagnie petrolifere (AGIP, SHELL, TOTALERG, TAMOIL). Tali operazioni sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che presentano 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.

L'andamento del costo del gasolio nel 2015 ha risentito decisamente della discesa delle quotazioni del greggio sui mercati internazionali, che ha visto i prezzi diminuire del 30%, con una discesa fino in area 35\$, valore ai minimi dai tempi dell'ultima crisi finanziaria globale. Il 2016 non dovrebbe far registrare grosse variazioni, in virtù del fatto che i fondamentali macroeconomici restano piuttosto deboli; la produzione di petrolio è sovrabbondante e l'OPEC non ha manifestato la volontà di porre un tetto alla produzione. L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2014 si attestava sul valore di €/Litro 1,054, ha registrato inizialmente un lieve incremento fino alla primavera (valore attestato sui €/Litro 1,120), per poi intraprendere una costante discesa, fino a raggiungere nel mese di dicembre la quota di €/Litro 0,950.

Il prezzo medio del carburante per l'anno 2015 è risultato essere di €/Litro 1,042.

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, l'Organo Amministrativo Vi propone di destinare l'utile dell'esercizio pari a Euro 4.173.133,00 nel modo seguente:

mediante accantonamento alla riserva straordinaria per Euro 2.673.133,00

mediante distribuzione agli azionisti per Euro 1.500.000,00 corrispondenti ad Euro 150,00 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.

Il Consiglio di Amministrazione Vi invita, infine, ad approvare il Bilancio chiuso al 31.12.2015, sottoposto al Vostro esame.

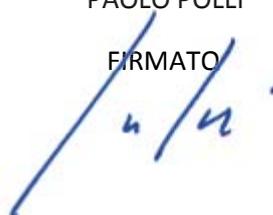
Gorizia, li 24.03.2016

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

PAOLO POLLI

FIRMATO



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 2015**, 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 di revisione 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 del bilancio d'esercizio della società Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2015.

La responsabilità della redazione del bilancio d'esercizio in conformità alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione compete all'organo amministrativo della società Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio d'esercizio e basato sulla revisione legale dei conti.

2. Il nostro esame è stato condotto secondo gli statuiti principi di revisione. In conformità ai predetti principi, la revisione legale dei conti è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile.

Il procedimento di revisione è stato svolto in modo coerente con la dimensione della società e con il suo assetto organizzativo. Esso comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale. Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati a fini comparativi, secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla Relazione da noi emessa in data 9 aprile 2015.

3. A nostro giudizio, il sopramenzionato bilancio nel suo complesso è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio d'esercizio.

4. La responsabilità della redazione della Relazione sulla Gestione, in conformità a quanto previsto dalla norma di legge, compete all'organo amministrativo della società. E' di nostra competenza l'espressione del giudizio sulla coerenza della Relazione sulla Gestione con il bilancio, come indicato nella lettera e) del comma 2 dell'articolo 14 del Decreto Legislativo 27 gennaio 2010 n. 39.

A tal fine abbiamo svolto le procedure indicate dal principio di revisione n. 001 emanato dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili e raccomandato dalla CONSOB.

A nostro giudizio la Relazione sulla Gestione è coerente con il bilancio d'esercizio dell'Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2015.

Parte seconda

Relazione ai sensi dell'articolo 2429, comma secondo, del Codice Civile

1. Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 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.
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.
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. Abbiamo esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, 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 2015 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.
9. Gli amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dall'articolo 2423, quarto comma, del Codice Civile.
10. Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio positivo di € 4.173.133 e si riassume nei seguenti valori:

- Attività	€	42.681.651
- Passività	€	7.077.739
- Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	€	31.430.779
- Utile (perdita) dell'esercizio	€	4.173.133
- Conti, impegni, rischi e altri conti d'ordine	€	2.176.794

Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	€	22.572.299
Costi della produzione (costi non finanziari)	€	(17.234.256)
Differenza	€	5.338.043
Proventi e oneri finanziari	€	375.998
Rettifiche di valore di attività finanziarie	€	0
Proventi e oneri straordinari	€	0
Risultato prima delle imposte	€	5.714.041
Imposte sul reddito	€	(1.540.908)
Utile (Perdita) dell'esercizio	€	4.173.133

Per quanto concerne la consistenza e la composizione delle singole voci dello Stato Patrimoniale e del Conto economico, il Consiglio di Amministrazione ha fornito, nella Nota integrativa e nella Relazione sulla Gestione, notizie sui fatti che hanno caratterizzato l'esercizio in esame e sull'utile conseguito nel periodo.

Il Collegio dà atto che:

- Nella redazione del bilancio in esame sono stati seguiti i principi previsti dall'articolo 2423-*bis* del Codice Civile, in particolare sono stati correttamente applicati i principi della prudenza e della prospettiva della continuazione dell'attività, nonché i corretti principi contabili richiamati nella Nota integrativa ai sensi dell'articolo 2427 del Codice Civile
 - Lo schema dello Stato patrimoniale unitamente al conto economico risulta conforme alle richieste del Codice Civile ai sensi degli articoli 2424 e 2425 così come sono state rispettate le disposizioni relative alle singole voci dello Stato Patrimoniale dettate dall'articolo 2424-*bis* del Codice Civile
 - Dai controlli effettuati si è rilevato, altresì, che i ricavi, i proventi, gli oneri ed i costi sono stati imputati secondo il principio di competenza economico-temporale
 - La Nota integrativa, predisposta dal Consiglio di Amministrazione, è stata redatta ai sensi degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile ed in particolare dell'articolo 2427 e contiene anche le altre indicazioni ritenute necessarie per il completamento dell'informazione, comprese quelle di carattere fiscale.
11. Dall'attività di vigilanza e controllo non sono emersi fatti significativi suscettibili di segnalazione o di menzione nella presente relazione.
12. Per quanto precede, il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2015, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio di Amministrazione per la destinazione del risultato d'esercizio.

Gorizia, 4 aprile 2016

BASSO rag. Stefano

PAHOR dott.ssa Valentina

CANDOTTI dott. Mauro