







**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](mailto:apt@aptgorizia.it)

pec: [segreteria.aptgo@legalmail.it](mailto:segreteria.aptgo@legalmail.it)

## Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2019

*(valori in Euro)*



# AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

## **CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE**

Presidente

CATERINA BELLETTI

Consiglieri

LUIGI BONOMO

ALESSANDRA BRUMAT

BRUNO PASCOLI

SERGIO SIGNORE

## **COLLEGIO DEI SINDACI**

Presidente

PIETRO DESSENIBUS

GIUSEPPE GREGORIS

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

## Bilancio Ordinario al 31/12/2019

Prospetto di Bilancio

Nota Integrativa

Relazione sulla gestione

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione





# AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

## Bilancio di esercizio al 31-12-2019

<b>Dati anagrafici</b>	
<b>Sede in</b>	34170 GORIZIA (GO) VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH, 6
<b>Codice Fiscale</b>	00505830315
<b>Numero Rea</b>	GO 56871
<b>P.I.</b>	00505830315
<b>Capitale Sociale Euro</b>	5164600.00 i.v.
<b>Forma giuridica</b>	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
<b>Settore di attività prevalente (ATECO)</b>	TRASPORTO TERRESTRE DI PASSEGGERI IN AREE URBANE E SUBURBANE (493100)
<b>Società in liquidazione</b>	no
<b>Società con socio unico</b>	no
<b>Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento</b>	no
<b>Appartenenza a un gruppo</b>	no

# Stato patrimoniale

	31-12-2019	31-12-2018
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
<b>I - Immobilizzazioni immateriali</b>		
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	33.789	44.177
6) immobilizzazioni in corso e acconti	25.520	25.520
7) altre	10.552	14.457
<b>Totale immobilizzazioni immateriali</b>	<b>69.861</b>	<b>84.154</b>
<b>II - Immobilizzazioni materiali</b>		
1) terreni e fabbricati	3.632.248	3.895.231
2) impianti e macchinario	141.644	92.995
3) attrezzature industriali e commerciali	270.116	125.845
4) altri beni	9.409.231	7.810.305
5) immobilizzazioni in corso e acconti	191.192	883.075
<b>Totale immobilizzazioni materiali</b>	<b>13.644.431</b>	<b>12.807.451</b>
<b>III - Immobilizzazioni finanziarie</b>		
1) partecipazioni in		
b) imprese collegate	25.047	25.047
d-bis) altre imprese	1.944.703	1.944.703
<b>Totale partecipazioni</b>	<b>1.969.750</b>	<b>1.969.750</b>
2) crediti		
d-bis) verso altri		
esigibili oltre l'esercizio successivo	23.798	23.880
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>23.798</b>	<b>23.880</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>23.798</b>	<b>23.880</b>
<b>Totale immobilizzazioni finanziarie</b>	<b>1.993.548</b>	<b>1.993.630</b>
<b>Totale immobilizzazioni (B)</b>	<b>15.707.840</b>	<b>14.885.235</b>
<b>C) Attivo circolante</b>		
<b>I - Rimanenze</b>		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	274.951	263.464
<b>Totale rimanenze</b>	<b>274.951</b>	<b>263.464</b>
<b>II - Crediti</b>		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.352.891	2.267.683
<b>Totale crediti verso clienti</b>	<b>2.352.891</b>	<b>2.267.683</b>
3) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	666.292	334.066
<b>Totale crediti verso imprese collegate</b>	<b>666.292</b>	<b>334.066</b>
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	239.680	462.071
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.942.805	1.942.805
<b>Totale crediti tributari</b>	<b>2.182.485</b>	<b>2.404.876</b>
5-ter) imposte anticipate	275.016	96.120
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	578.869	601.133
<b>Totale crediti verso altri</b>	<b>578.869</b>	<b>601.133</b>
<b>Totale crediti</b>	<b>6.055.553</b>	<b>5.703.878</b>

IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	18.297.065	21.432.689
3) danaro e valori in cassa	11.373	17.058
Totale disponibilità liquide	18.308.438	21.449.747
Totale attivo circolante (C)	24.638.942	27.417.089
D) Ratei e risconti	28.399	18.156
Totale attivo	40.375.181	42.320.480
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	5.164.600	5.164.600
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	2.057.564
III - Riserve di rivalutazione	1.164.336	1.164.336
IV - Riserva legale	1.135.870	1.135.870
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	21.861.718	21.838.724
Varie altre riserve	2 <sup>(1)</sup>	3
Totale altre riserve	21.861.720	21.838.727
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	2.485.645	2.522.994
Totale patrimonio netto	33.869.735	33.884.091
B) Fondi per rischi e oneri		
2) per imposte, anche differite	55.106	46.363
4) altri	1.026.024	590.252
Totale fondi per rischi ed oneri	1.081.130	636.615
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.633.435	1.671.629
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.206	726
Totale debiti verso banche	1.206	726
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.356	-
Totale acconti	1.356	-
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.167.956	944.416
Totale debiti verso fornitori	1.167.956	944.416
10) debiti verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	72.000
Totale debiti verso imprese collegate	-	72.000
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	328.794	312.446
Totale debiti tributari	328.794	312.446
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	427.886	409.423
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	427.886	409.423
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	981.676	3.770.483
Totale altri debiti	981.676	3.770.483
Totale debiti	2.908.874	5.509.494
E) Ratei e risconti	882.007	618.651
Totale passivo	40.375.181	42.320.480

(1)

<b>Varie altre riserve</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	3

## Conto economico

	31-12-2019	31-12-2018
<b>Conto economico</b>		
<b>A) Valore della produzione</b>		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	21.176.507	20.762.597
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	324.037	347.013
altri	1.419.027	992.820
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>1.743.064</b>	<b>1.339.833</b>
<b>Totale valore della produzione</b>	<b>22.919.571</b>	<b>22.102.430</b>
<b>B) Costi della produzione</b>		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	3.220.603	3.260.711
7) per servizi	2.148.176	2.224.275
8) per godimento di beni di terzi	669.276	702.256
9) per il personale		
a) salari e stipendi	7.202.466	7.176.123
b) oneri sociali	2.114.283	2.021.320
c) trattamento di fine rapporto	567.528	576.093
e) altri costi	688.396	309.547
<b>Totale costi per il personale</b>	<b>10.572.673</b>	<b>10.083.083</b>
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	18.571	22.261
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.687.006	2.507.790
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	354.366	1.596
<b>Totale ammortamenti e svalutazioni</b>	<b>3.059.943</b>	<b>2.531.647</b>
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	8.512	44.010
12) accantonamenti per rischi	58.872	23.627
14) oneri diversi di gestione	272.173	280.596
<b>Totale costi della produzione</b>	<b>20.010.228</b>	<b>19.150.205</b>
<b>Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)</b>	<b>2.909.343</b>	<b>2.952.225</b>
<b>C) Proventi e oneri finanziari</b>		
15) proventi da partecipazioni		
altri	107.433	98.480
<b>Totale proventi da partecipazioni</b>	<b>107.433</b>	<b>98.480</b>
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	119.067	211.619
<b>Totale proventi diversi dai precedenti</b>	<b>119.067</b>	<b>211.619</b>
<b>Totale altri proventi finanziari</b>	<b>119.067</b>	<b>211.619</b>
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	-	4.525
<b>Totale interessi e altri oneri finanziari</b>	<b>-</b>	<b>4.525</b>
<b>Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)</b>	<b>226.500</b>	<b>305.574</b>
<b>Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)</b>	<b>3.135.843</b>	<b>3.257.799</b>
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	819.582	771.406
imposte differite e anticipate	(169.384)	(36.601)
<b>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</b>	<b>650.198</b>	<b>734.805</b>
<b>21) Utile (perdita) dell'esercizio</b>	<b>2.485.645</b>	<b>2.522.994</b>

## Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2019	31-12-2018
<b>Rendiconto finanziario, metodo indiretto</b>		
<b>A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)</b>		
Utile (perdita) dell'esercizio	2.485.645	2.522.994
Imposte sul reddito	650.198	734.805
Interessi passivi/(attivi)	(119.067)	(207.094)
(Dividendi)	(107.433)	(98.480)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(143.100)	(76.376)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	2.765.474	2.875.849
<b>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</b>		
Accantonamenti ai fondi	467.664	98.223
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.705.577	2.530.051
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	3.173.241	2.628.274
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	5.938.715	5.504.123
<b>Variazioni del capitale circolante netto</b>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(11.487)	44.009
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(85.208)	55.636
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	223.540	4.771
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(10.243)	10.145
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	263.356	(22.707)
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	(299.499)	(188.341)
Totale variazioni del capitale circolante netto	80.459	(96.487)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	6.019.174	5.407.636
<b>Altre rettifiche</b>		
Interessi incassati/(pagati)	119.067	207.094
(Imposte sul reddito pagate)	(685.295)	(569.726)
Dividendi incassati	107.433	98.480
(Utilizzo dei fondi)	(70.086)	(223.551)
Totale altre rettifiche	(528.881)	(487.703)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	5.490.293	4.919.933
<b>B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</b>		
<b>Immobilizzazioni materiali</b>		
(Investimenti)	(3.523.986)	(3.412.479)
Disinvestimenti	143.100	191.950
<b>Immobilizzazioni immateriali</b>		
(Investimenti)	(4.278)	(59.240)
<b>Immobilizzazioni finanziarie</b>		
(Investimenti)	(5.873)	-
Disinvestimenti	5.955	2.739
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(3.385.082)	(3.277.030)
<b>C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento</b>		
<b>Mezzi di terzi</b>		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	480	(227.336)
<b>Mezzi propri</b>		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(5.247.000)	(5.050.400)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(5.246.520)	(5.277.736)

Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(3.141.309)	(3.634.833)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	21.432.689	25.047.530
Danaro e valori in cassa	17.058	37.050
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	21.449.747	25.084.580
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	18.297.065	21.432.689
Danaro e valori in cassa	11.373	17.058
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	18.308.438	21.449.747

# Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2019

## Nota integrativa, parte iniziale

Signori Azionisti,

il progetto del bilancio al 31/12/2019 che sottoponiamo alla Vostra attenzione e approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a Euro 2.485.645.

Il documento contabile è stato redatto in conformità alla normativa del Codice civile, interpretata ed integrata dai principi e criteri contabili elaborati dall'Organismo Italiano di Contabilità (O.I.C.). Il bilancio d'esercizio è costituito dallo stato patrimoniale, (preparato in conformità allo schema previsto dagli artt.2424 e 2424 bis c.c.), dal Conto Economico (preparato in conformità allo schema di cui agli artt.2425 e 2425 bis c.c.), dal Rendiconto finanziario (redatto a norma dell'art.2425-ter c.c.) e dalla presente Nota Integrativa. La nota integrativa ha la funzione di fornire l'illustrazione, l'analisi ed in taluni casi un'integrazione dei dati di bilancio e contiene le informazioni richieste dall'art. 2427 c.c. e dalle altre disposizioni del Codice civile in materia di bilancio. Inoltre, in essa sono fornite tutte le informazioni complementari ritenute necessarie a dare una rappresentazione trasparente e completa anche se non richieste da specifiche disposizioni di legge.

### **Attività svolte**

La vostra Società, come è noto, svolge la propria attività nel settore del trasporto pubblico locale prevalentemente su gomma.

### **Criteri di formazione**

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2019 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs.139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34 /UE. Per effetto di tale Decreto legislativo sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

Il seguente bilancio è conforme al dettato degli articoli 2423 e seguenti del Codice civile, come risulta dalla presente nota integrativa, redatta ai sensi dell'articolo 2427 del Codice civile, che costituisce, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2423, parte integrante del bilancio d'esercizio.

I valori di bilancio sono rappresentati in unità di Euro mediante arrotondamenti dei relativi importi. Le eventuali differenze da arrotondamento sono state indicate alla voce "Riserva da arrotondamento Euro" compresa tra le poste di Patrimonio Netto. Ai sensi dell'articolo 2423, sesto comma, C.c., la nota integrativa è stata redatta in unità di Euro.

La nota integrativa presenta le informazioni delle voci di stato patrimoniale e di conto economico secondo l'ordine in cui le relative voci sono indicate nei rispettivi schemi di bilancio.

## **Principi di redazione**

(Rif. art. 2423, C.c.e art. 2423-bis C.c )

La valutazione delle voci di bilancio è stata fatta ispirandosi a criteri generali di prudenza e competenza, nella prospettiva della continuazione dell'attività.

L'applicazione del principio di prudenza ha comportato la valutazione individuale degli elementi componenti le singole poste o voci delle attività o passività, per evitare compensazioni tra perdite che dovevano essere riconosciute e profitti da non riconoscere in quanto non realizzati.



In ottemperanza al principio di competenza, l'effetto delle operazioni e degli altri eventi è stato rilevato contabilmente ed attribuito all'esercizio al quale tali operazioni ed eventi si riferiscono, e non a quello in cui si concretizzano i relativi movimenti di numerario (incassi e pagamenti).

In applicazione del principio di rilevanza non sono stati rispettati gli obblighi in tema di rilevazione, valutazione, presentazione e informativa quando la loro osservanza aveva effetti irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta.

La rilevazione e la presentazione delle voci di bilancio è stata fatta tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

La continuità di applicazione dei criteri di valutazione nel tempo rappresenta elemento necessario ai fini della comparabilità dei bilanci della società nei vari esercizi.

La società ritiene che sia pienamente soddisfatto il criterio della continuità aziendale, anche alla luce dei recenti sviluppi in tema di trasporto pubblico nella regione Friuli Venezia Giulia.

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, 25.02.2016, 24.08.2017, 22.12.2017, prorogato ulteriormente fino al 31.12.2018 ed in ultimo fino al 31.12.2019, con atto di proroga del 27.12.2018.

Nel corso del mese di novembre 2017 si è conclusa la procedura di gara per l'affidamento del servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma, in Friuli Venezia Giulia. Il servizio era stato aggiudicato in via definitiva alla società consortile TPL FVG S.c.a r.l., alla quale partecipano gli attuali gestori del servizio, operanti nel territorio regionale, cioè le società Trieste Trasporti, SAF di Udine, ATAP di Pordenone e APT di Gorizia.

Il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale (Sezioni Unite), con sentenza del 15 febbraio 2018 pubblicata in data 8 marzo 2018, ha definitivamente accolto gli appelli proposti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e da TPL FVG S.c. a r.l. ed ha respinto le istanze del raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalle società Busitalia - SITA Nord Srl e Autoguidovie SpA avanzate contro l'assegnazione del servizio alla TPL FVG stessa. Successivamente, in data 15 giugno 2018, Busitalia e Autoguidovie hanno notificato alla Stazione Appaltante e alla Società un nuovo ricorso, inteso a richiedere al Consiglio di Stato la revocazione della sentenza emessa dalla V Sezione nel mese di marzo 2018, che aveva confermato l'aggiudicazione in favore di TPL FVG Scarl. Sotto questo aspetto, i legali di TPL FVG hanno evidenziato come tale impugnazione di carattere "straordinario", più che portare nuovi elementi o sottolineare evidenti errori di giudizio, parrebbe - invece - sollecitare una nuova valutazione di fatti e argomenti giuridici già operata in sede di appello, ponendosi quindi ai limiti dell'ammissibilità. Peraltro, alla luce di tale nuova iniziativa da parte di Busitalia/Autoguidovie - con nota del 19 giugno 2018 - la Regione ha comunicato a TPL FVG che la sottoscrizione del nuovo contratto di servizio sarebbe stata rinviata, in attesa delle determinazioni del Consiglio di Stato in ordine al suddetto ricorso. Tale ultima fase della controversia si è conclusa con la pronuncia della V Sezione del Consiglio di Stato che, con sentenza 05805/2019 pubblicata il 23 agosto 2019, ha dichiarato inammissibile l'impugnazione di carattere "straordinario", sempre proposta da Busitalia e Autoguidovie.

Definito il contenzioso, in data 15 novembre 2019 è stato finalmente sottoscritto tra la Regione FVG e TPL FVG Scarl il "Contratto di servizio per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e marittimo di competenza della regione autonoma Friuli Venezia Giulia".

L'accordo prevede lo svolgimento di servizi per 43.366.308 km annui, dei quali 19.639.278 per servizi urbani e 23.727.030 per servizi extraurbani (dei quali 151.500 su tratta funicolare) e 51.800 miglia relativi ai servizi marittimi. La durata sarà decennale a partire dalla data di effettivo avvio del servizio, stabilita per il 1° maggio 2020, con facoltà da parte della Regione di esercitare un'opzione di proroga per ulteriori cinque anni. Il corrispettivo annuo sarà pari a € 120.179.459,40 IVA inclusa, nonché di €/km 0,66 e €/km 0,44 IVA inclusa per i suddetti "servizi aggiuntivi" che dovessero essere richiesti rispettivamente in ambito urbano ed extraurbano.

L'intesa prevede pure specifiche disposizioni in relazione agli obblighi di servizio stabiliti dal disciplinare e agli impegni assunti dall'affidatario all'atto della formulazione dell'offerta.

Il successivo 20 dicembre, la Regione ha altresì definito con le Aziende gli atti di prosecuzione dei precedenti Contratti di Servizio a copertura del periodo dal 1° gennaio al 30 aprile 2020.

## **Casi eccezionali ex art. 2423, quinto comma, del Codice Civile**

(Rif. art. 2423, quinto comma, C.c.)

Nell'esercizio in approvazione non si sono verificati casi eccezionali che abbiano reso necessario il ricorso a deroghe di cui all'art. 2423 comma 5 del Codice Civile.

## Criteria di valutazione applicati

(Rif. art. 2426, primo comma, C.c.)

### Immobilizzazioni

#### Immateriali

Costituite dai software in licenza d'uso e dalle migliorie su beni di terzi, sono iscritte al costo storico di acquisizione ed esposte al netto degli ammortamenti effettuati nel corso degli esercizi e imputati direttamente alle singole voci.

Il loro ammortamento è stato effettuato in cinque anni, ad eccezione delle migliorie su beni di terzi che sono ammortizzate con aliquote dipendenti dalla durata del contratto.

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

#### Materiali

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

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

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

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

Sul materiale rotabile e sugli automezzi, che fino al 31.12.2002 erano valutati al costo d'acquisto, è stata effettuata la rivalutazione monetaria ai sensi della Legge n. 342/2000 e della Legge n. 350/2003, al fine di adeguare il costo storico dei beni al valore di mercato.

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 2019 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 dalla modifica, posta in essere a partire dall'esercizio 2001, della percentuale di ammortamento relativa al materiale rotabile che, per i beni acquistati nuovi e destinati al trasporto pubblico urbano ed extraurbano, è passata dal 25% al 12,5%, a prescindere dall'esercizio di acquisizione del bene. Tale modifica, è giustificata dall'avvenuta aggiudicazione da parte della società, con decorrenza dall'anno 2001, dell'appalto di durata decennale per il trasporto pubblico locale nel territorio della provincia di Gorizia e quindi dal sussistere di una prospettiva di continuità più ampia per l'attività aziendale, rispetto a quella inizialmente considerata. Dall'esercizio 2001 infatti la società ha ricevuto la concessione decennale per il trasporto pubblico locale con obbligo di sostituzione

periodica dei mezzi nel corso di durata della concessione e per tale ragione l'aliquota di ammortamento del 12,5% per il materiale rotabile nuovo impiegato nell'attività di trasporto pubblico locale è 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, risulta iscritto alla voce B.II.1 Terreni e fabbricati dello stato patrimoniale, mentre il diritto di superficie, già precedentemente acquisito dalla società, risultava iscritto tra le immobilizzazioni immateriali dello stato patrimoniale alla voce B.I.4 Concessioni, licenze, marchi e diritti simili. Alla data di chiusura dell'esercizio il diritto di superficie in parola risulta interamente ammortizzato.

Tra i fabbricati è stato iscritto l'immobile ad uso direzionale, costruito dalla società nel corso dell'esercizio 2012 ed utilizzato quale sede aziendale a partire dall'esercizio 2013, anno che coincide con l'avvio della procedura di ammortamento.

Qualora, indipendentemente dall'ammortamento già contabilizzato, risulti una perdita durevole di valore, l'immobilizzazione viene corrispondentemente svalutata. Se in esercizi successivi vengono meno i presupposti della svalutazione viene ripristinato il valore originario rettificato dei soli ammortamenti.

Le immobilizzazioni acquistate a titolo gratuito sono iscritte al presumibile valore di mercato aumentato dei costi sostenuti o da sostenere per inserire durevolmente e utilmente i cespiti nel processo produttivo.

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

## Crediti

I crediti sono rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale e del valore di presumibile realizzo

Nella rilevazione iniziale dei crediti con il criterio del costo ammortizzato il fattore temporale viene rispettato confrontando il tasso di interesse effettivo con i tassi di interesse di mercato. Qualora il tasso di interesse effettivo sia significativamente diverso dal tasso di interesse di mercato, quest'ultimo viene utilizzato per attualizzare i flussi finanziari futuri derivanti dal credito al fine di determinare il suo valore iniziale di iscrizione.

Alla chiusura dell'esercizio, il valore dei crediti valutati al costo ammortizzato è pari al valore attuale dei flussi finanziari futuri scontati al tasso di interesse effettivo. Nel caso in cui il tasso contrattuale sia un tasso fisso, il tasso di interesse effettivo determinato in sede di prima rilevazione non viene ricalcolato. Se invece si tratta di un tasso variabile e parametrato ai tassi di mercato, allora i flussi finanziari futuri sono rideterminati periodicamente per riflettere le variazioni dei tassi di interesse di mercato, andando a ricalcolare il tasso di interesse effettivo.

Il criterio del costo ammortizzato non viene applicato qualora gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta; in particolare l'attualizzazione dei crediti non è stata effettuata per quelli con scadenza inferiore o pari ai 12 mesi.

Con riferimento ai crediti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al presumibile valore di realizzo in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 15, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

L'adeguamento del valore nominale dei crediti al valore presunto di realizzo è ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti, tenendo in considerazione l'esistenza di indicatori di perdita di durevole.

I crediti sono cancellati dal bilancio quando i diritti contrattuali sui flussi finanziari derivanti dal credito si estinguono oppure nel caso in cui sono stati trasferiti tutti i rischi inerenti al credito oggetto di smobilizzo.

Rispetto alla prassi seguita nei precedenti esercizi, si è ritenuto di esporre in bilancio i crediti per le somme pretese dagli utenti e le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare, materia regolata dall'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio.

In considerazione del pressoché integrale grado di insolvenza delle posizioni di che trattasi riscontrato storicamente dalla società, si è ritenuto di operare una conseguente svalutazione delle stesse, con relativo recupero fiscale ai fini dell'Ires e dell'Irap e iscrizione delle relative imposte anticipate.

Ne consegue che la modifica della modalità di rappresentazione dei crediti (e dei ricavi) in relazione alle richiamate violazioni del regolamento di vettura non ha di fatto comportato alcuna rettifica sul risultato dell'esercizio 2019 e sul patrimonio netto di apertura al 1° gennaio 2019.

## **Debiti**

I debiti originati da acquisizioni di beni sono iscritti nello stato Patrimoniale quando rischi, oneri e benefici significativi connessi alla proprietà sono stati trasferiti sotto il profilo sostanziale. I debiti relativi a servizi sono rilevati quando i servizi sono stati resi, ossia la prestazione è stata effettuata.

I debiti finanziari sorti per operazioni di finanziamento e i debiti sorti per ragioni diverse dall'acquisizione di beni e servizi sono rilevati quando esiste l'obbligazione dell'impresa verso la controparte, individuata sulla base delle norme legali e contrattuali.

I debiti devono essere rilevati in bilancio secondo il criterio del costo ammortizzato, tenendo conto del fattore temporale. Detto criterio può non essere applicato se gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta; ciò generalmente si concretizza nel caso di debiti a breve termine, ossia con scadenza inferiore ai 12 mesi. In tal caso i debiti sono esposti al valore nominale, salvo l'applicazione del processo di attualizzazione.

Essendo i debiti iscritti in bilancio al 31/12/2019 tutti a breve termine, si è provveduto alla loro iscrizione al valore nominale.

Con riferimento ai debiti iscritti in bilancio antecedentemente all'esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2016, gli stessi sono iscritti al loro valore nominale in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 19, si è deciso di non applicare il criterio del costo ammortizzato e l'attualizzazione.

## **Ratei e risconti**

Sono stati determinati secondo il criterio dell'effettiva competenza temporale dell'esercizio.

Per i ratei e risconti di durata pluriennale sono state verificate le condizioni che ne avevano determinato l'iscrizione originaria, adottando, ove necessario, le opportune variazioni.

## **Rimanenze magazzino**

Le rimanenze finali sono costituite da carburanti, lubrificanti, pneumatici e pezzi di ricambio.

Le rimanenze di carburanti, lubrificanti e pneumatici, sono state valutate ed iscritte in bilancio al costo d'acquisto e il valore attribuito alle stesse, non si discosta sostanzialmente da quello ottenibile applicando ai beni in rimanenza i prezzi correnti di mercato.

Il costo d'acquisto è stato determinato, per gli pneumatici, in base ai costi specifici sostenuti per il loro acquisto e per i carburanti e i lubrificanti, in base al metodo F.I.F.O. (primo entrato, primo uscito) e quindi valorizzati in base al costo d'acquisto più recente.

Le rimanenze di pezzi di ricambio sono state valutate ed iscritte in bilancio al minor valore tra costo d'acquisto e valore di realizzo desumibile dall'andamento del mercato, tenuto conto del fenomeno della lenta rotazione.

Il costo d'acquisto dei pezzi di ricambio è stato determinato in base al metodo F.I.F.O. (primo entrato, primo uscito) e quindi gli stessi sono valorizzati in base al costo d'acquisto più recente, al netto della svalutazione effettuata come sopra descritto.

## **Partecipazioni**

Le Partecipazioni sono iscritte tra le Immobilizzazioni finanziarie se destinate ad una permanenza durevole nel portafoglio della società. Le partecipazioni di controllo, di collegamento e le altre partecipazioni sono iscritte al costo di acquisto o di costituzione, comprensivo degli eventuali oneri accessori.

Il valore di iscrizione delle partecipazioni viene svalutato in presenza di perdite durevoli di valore, determinate confrontando il valore di iscrizione in bilancio della partecipazione con il suo valore recuperabile, computato in base ai benefici futuri che si prevede saranno prodotti dalla partecipata. Ciò si verifica quando la perdita di valore sia causata da fattori interni o esterni alla Società, oppure ad una combinazione di essi, e non si prevede che le ragioni che l'hanno causata possano essere rimosse in un arco temporale breve.

## Fondi per rischi e oneri

Sono stanziati per coprire perdite o debiti di esistenza certa o probabile, dei quali tuttavia alla chiusura dell'esercizio non erano determinabili l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Nella valutazione di tali fondi sono stati rispettati i criteri generali di prudenza e competenza e non si è proceduto alla costituzione di fondi rischi generici privi di giustificazione economica.

Le passività potenziali sono state rilevate in bilancio e iscritte nei fondi in quanto ritenute probabili ed essendo stimabile con ragionevolezza l'ammontare del relativo onere.

## Fondo TFR

Il Fondo trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato, è iscritto in bilancio e adeguato in base all'importo del debito maturato dalla società nei confronti dei dipendenti alla data di chiusura dell'esercizio, applicando fedelmente le modalità di calcolo previste dall'art. 2120 del Codice Civile.

Il fondo non ricomprende le indennità maturate a partire dal 1° gennaio 2007, destinate a forme pensionistiche complementari ai sensi del D. Lgs. n. 252 del 5 dicembre 2005 ovvero trasferite alla tesoreria dell'INPS.

## Imposte sul reddito

Le imposte sono accantonate secondo il principio di competenza; rappresentano pertanto:

- gli accantonamenti per imposte liquidate o da liquidare per l'esercizio, determinate secondo le aliquote e le norme vigenti;
- l'ammontare delle imposte differite o pagate anticipatamente in relazione a differenze temporanee sorte o annullate nell'esercizio;
- le rettifiche ai saldi delle imposte differite/anticipate per tenere conto delle variazioni intervenute nel corso dell'esercizio.

Le imposte differite sono state calcolate secondo il criterio dell'allocazione globale, tenendo conto dell'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee, sulla base delle aliquote attese nel momento in cui tali differenze temporanee si riverseranno.

Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

## Riconoscimento ricavi

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

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

I ricavi derivanti dalle prestazioni di servizi sono iscritti quando il servizio è reso, ovvero quando la prestazione è stata effettuata; nel particolare caso delle prestazioni di servizi continuative i relativi ricavi sono iscritti per la quota maturata.

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

## **Altre informazioni**

La Società, come previsto dal D.Lgs. n. 14/2019 (Codice della crisi e dell'insolvenza d'impresa), adotta un assetto organizzativo, amministrativo e contabile adeguato alla natura dell'impresa anche in funzione della rilevazione tempestiva della crisi d'impresa e dell'assunzione di idonee iniziative.

## Nota integrativa, attivo

### Immobilizzazioni

#### Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
69.861	84.154	(14.293)

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite dai software in licenza d'uso e dalle miglorie su beni di terzi.

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, relativi al nuovo archivio.

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

Si evidenzia che sulle immobilizzazioni immateriali non sono state operate svalutazioni ex art. 2426 comma 1 n. 3 del codice civile in quanto, come previsto dal principio contabile OIC 9, non sono stati riscontrati indicatori di potenziali perdite durevoli di valore di detti beni immateriali.

#### Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
<b>Valore di inizio esercizio</b>				
Costo	44.177	25.520	14.457	84.154
Valore di bilancio	44.177	25.520	14.457	84.154
<b>Variazioni nell'esercizio</b>				
Incrementi per acquisizioni	4.278	-	-	4.278
Ammortamento dell'esercizio	14.666	-	3.905	18.571
Totale variazioni	(10.388)	-	(3.905)	(14.293)
<b>Valore di fine esercizio</b>				
Costo	33.789	25.520	10.552	69.861
Valore di bilancio	33.789	25.520	10.552	69.861

Gli incrementi delle immobilizzazioni immateriali di Euro 4.278 sono relativi ad acquisizioni per software e licenze.

## Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
13.644.431	12.807.451	836.980

## Movimenti delle immobilizzazioni materiali

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
<b>Valore di inizio esercizio</b>						
<b>Costo</b>	7.282.190	733.114	1.272.427	28.744.912	883.075	38.915.718
<b>Rivalutazioni</b>	-	-	-	383.419	-	383.419
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	3.386.959	640.119	1.146.582	21.318.026	-	26.491.686
<b>Valore di bilancio</b>	3.895.231	92.995	125.845	7.810.305	883.075	12.807.451
<b>Variazioni nell'esercizio</b>						
<b>Incrementi per acquisizioni</b>	12.904	83.598	210.860	3.908.508	110.190	4.326.060
<b>Ammortamento dell'esercizio</b>	275.887	34.949	66.589	2.309.582	-	2.687.006
<b>Altre variazioni</b>	-	-	-	-	(802.073)	(802.073)
<b>Totale variazioni</b>	(262.983)	48.649	144.271	1.598.926	(691.883)	836.980
<b>Valore di fine esercizio</b>						
<b>Costo</b>	7.295.094	816.712	1.483.287	30.080.538	191.192	39.866.823
<b>Rivalutazioni</b>	-	-	-	27.184	-	27.184
<b>Ammortamenti (Fondo ammortamento)</b>	3.662.846	675.068	1.213.171	20.698.491	-	26.249.576
<b>Valore di bilancio</b>	3.632.248	141.644	270.116	9.409.231	191.192	13.644.431

Le immobilizzazioni materiali, al lordo dei relativi fondi ammortamento e delle rivalutazioni, ammontano ad Euro 39.894.006; i fondi di ammortamento risultano essere pari ad Euro 26.249.576.

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

### **Materiale rotabile TPL extraurbano**

<b>Costo storico</b>	<b>18.052.789</b>
Precedenti rivalutazioni	14.584
Precedenti ammortamenti	(11.788.650)



<b>Costo storico</b>	<b>18.052.789</b>
<b>CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2019</b>	<b>6.278.723</b>
Acquisizioni	2.707.100
Alienazioni	-
- Costo storico	(2.235.592)
- Rivalutazioni costo storico	(16.669)
- Fondo ammortamento	2.250.176
- Rivalutazioni fondo ammortamento	2.085
Ammortamenti	(1.674.471)
<b>CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2019</b>	<b>7.311.352</b>
Totale rivalutazioni	-

Per quanto concerne il "Materiale rotabile TPL extraurbano", nel corso dell'esercizio 2019 sono stati acquistati undici nuovi autobus e ne sono stati venduti undici posseduti dagli anni 2002, 2003 e 2004.

Il saldo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile extraurbano iscritto a bilancio al 31.12.2019 è pari a Euro zero in quanto nel corso dell'anno 2019 sono stati venduti gli ultimi tre bus oggetto di rivalutazione.

### Materiale rotabile TPL urbano

<b>Costo storico</b>	<b>€ 8.220.040</b>
Precedenti rivalutazioni	27.184
Precedenti ammortamenti	(6.849.500)
<b>CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2019</b>	<b>1.397.724</b>
Acquisizioni	450.000
Alienazioni	-
- Costo storico	(165.000)
- Rivalutazioni costo storico	
- Fondo ammortamento	165.000
- Rivalutazioni fondo ammortamento	
Ammortamenti	(478.750)
<b>CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2019</b>	<b>1.368.974</b>
Totale rivalutazioni	27.184

Nel corso dell'esercizio 2019 il "Materiale rotabile TPL urbano" ha registrato un decremento del valore contabile netto pari a Euro 28.750.

In particolare, sono stati acquistati due nuovi autobus e venduto uno posseduto dall'anno 2005.

L'importo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile TPL urbano iscritto a bilancio al 31.12.2019 è pari a Euro 27.184 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

<b>Costo storico</b>	<b>1.874.969</b>
Precedenti rivalutazioni	-
Precedenti ammortamenti	(1.844.032)
<b>CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2019</b>	<b>30.937</b>
Acquisizioni	720.500
Alienazioni	
-Costo storico	(511.855)
-Fondo ammortamento	511.855
Ammortamenti	(109.843)

<b>CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2019</b>	<b>641.594</b>
---	----------------

Per quanto concerne il "Materiale rotabile TPL noleggio", nel corso dell'esercizio 2019, sono stati acquistati tre bus nuovi di cui uno mini, e tre scuolabus, uno nuovo e due usati, e sono stati venduti due acquistati nel 2002 e 2004.

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

- nelle attrezzature l'acquisto dispositivo diagnostica bus Scania, di un elettrocompressore su basamento e altri beni, per l'importo complessivo di Euro 9.135 per il settore extraurbano;
- nelle attrezzature specifiche, sono stati montati n.102 conta passeggeri acquistati alla fine del 2018, contabilizzati nelle immobilizzazioni in corso e acconti e posizionati sulle macchine nel 2019, l'acquisto di n.43 computer di bordo, di n.20 validatrici, n.50 indicatori prossima fermata e n.36 dispositivi di informazione a bordo bus per l'importo complessivo di Euro 93.431 per il settore extraurbano ed Euro 108.294 per il settore urbano;
- nelle macchine elettroniche d'ufficio, l'acquisto di alcuni computer, scanner e stampanti termiche per l'implementazione dei sistemi informatici delle biglietterie e di alcune rivendite e altri acquisti vari, per l'importo complessivo di Euro 28.827;
- per gli impianti di sicurezza, l'acquisto e il montaggio su bus urbani di n.28 sistemi di video sorveglianza per l'importo di Euro 62.916;
- per gli impianti e macchinari, l'acquisto di un sollevatore elettrico per l'importo di Euro 15.890;
- nelle Immobilizzazioni in corso e acconti, il decremento pari a Euro 691.883 è dovuto per la gran parte per la chiusura degli acconti pagati a fine anno 2018 per l'acquisto di nuovi bus e perché sono state messe in uso attrezzature, quali conta passeggeri, validatrici, computer bordo, ricevute a fine 2018 e montate sui bus nel 2019.

### **Totale rivalutazioni delle immobilizzazioni materiali alla fine dell'esercizio**

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 2, C.c.)

Ai sensi dell'articolo 10 legge n. 72/1983 si dettagliano le immobilizzazioni materiali iscritte nel bilancio della società al 31/12/2019 sulle quali sono state effettuate rivalutazioni monetarie e deroghe ai criteri di valutazione civilistica. Come già evidenziato nelle premesse di questa nota integrativa, le immobilizzazioni materiali sono state rivalutate in base a leggi e non si è proceduto a rivalutazioni discrezionali o volontarie, trovando le rivalutazioni effettuate il limite massimo nel valore d'uso, oggettivamente determinato, dell'immobilizzazione stessa.

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:

Descrizione dei beni	Maggior valore di mercato 2003 ante rivalutazione	Rivalutazione costo storico	Rivalutazione fondo ammortamento	Saldo attivo di rivalutazione al lordo imposte	maggiori ammortamenti 2003 su rivalutazione
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
<b>TOTALI</b>	<b>1.501.796</b>	<b>2.919.713</b>	<b>1.422.367</b>	<b>1.497.346</b>	<b>769.700</b>

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 a patrimonio netto per Euro 1.212.850, previa deduzione dell'imposta sostitutiva dovuta all'Erario in ragione del 19%, calcolata sul saldo attivo di rivalutazione e iscritta a bilancio alla voce D.11 dello stato patrimoniale.

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

Negli esercizi successivi al 2003, l'azienda ha progressivamente ceduto la maggior parte dei beni che erano stati oggetto di rivalutazione, come già evidenziato nei prospetti relativi agli incrementi e decrementi delle immobilizzazioni materiali. A seguito di tali cessioni l'importo aggiornato dei beni rivalutati ed iscritti a bilancio al 31.12.2019 è il seguente:

### Materiale rotabile urbano

<b>Costo storico beni non rivalutati</b>	<b>356.235</b>
<b>Rivalutazioni:</b>	
- Legge n. 350/2003	27.184
<b>Costo storico beni rivalutati</b>	<b>383.419</b>

Tutto il materiale rotabile extraurbano, gli autobus del settore noleggio, gli automezzi e le autovetture a suo tempo rivalutati, risultano venduti alla data del 31.12.2019.

## Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.993.548	1.993.630	(82)

Le immobilizzazioni finanziarie sono formate da crediti e partecipazioni.

## Movimenti di partecipazioni, altri titoli e strumenti finanziari derivati attivi immobilizzati

	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
<b>Valore di inizio esercizio</b>			
<b>Costo</b>	61.746	1.944.703	2.006.449
<b>Svalutazioni</b>	36.699	-	36.699
<b>Valore di bilancio</b>	25.047	1.944.703	1.969.750
<b>Valore di fine esercizio</b>			
<b>Costo</b>	61.746	1.944.703	2.006.449
<b>Svalutazioni</b>	36.699	-	36.699
<b>Valore di bilancio</b>	25.047	1.944.703	1.969.750

### Partecipazioni

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società. I criteri di valutazione sono esposti nella prima parte della presente nota integrativa, a cui si rinvia. Il bilancio utilizzato ai fini della valutazione è quello dell'esercizio 2018, costituendo questo l'ultimo approvato. Nessuna partecipazione immobilizzata ha subito cambiamento di destinazione.

Le partecipazioni 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.

### Crediti

I crediti immobilizzati sono costituiti da depositi cauzionali, per la gran parte pagati a seguito della stipula di contratti di locazione di immobili ad uso ufficio e biglietterie e a fronte di occupazione di suolo pubblico in relazione agli scavi necessari per l'installazione delle paline "intelligenti" e delle pensiline. Si tratta di numerosi crediti di importo singolarmente irrilevante, che ammontano complessivamente a Euro 23.798, sorti per la gran parte in esercizi precedenti al 2016. Gli stessi risultano iscritti a bilancio al valore nominale, che nel caso specifico coincide con quello di presunto realizzo, stante la possibilità concessa dal legislatore di non applicare il criterio del costo ammortizzato con attualizzazione, qualora i crediti abbiano avuto origine in esercizi precedenti al 2016.

## Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Crediti immobilizzati verso altri</b>	23.880	(82)	23.798	23.798
<b>Totale crediti immobilizzati</b>	23.880	(82)	23.798	23.798

## Suddivisione dei crediti immobilizzati per durata residua e per area geografica

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

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
<b>verso altri</b>	<b>23.880</b>	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	-	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	23.880	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

## Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in %	Valore a bilancio o corrispondente credito
<b>TPL FVG S.C. a R.L.</b>	Gorizia	01024770313	100.000	5.451	116.451	29.113	25,00%	25.047
<b>Totale</b>								25.047

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. Tale valore è stato e poi rettificato nel bilancio chiuso al 31.12.2010, sulla base del minor valore del patrimonio netto risultante dal bilancio della collegata che, a giudizio dell'Organo Amministrativo, è risultato essere un indicatore di perdita durevole di valore della partecipazione.

Le perdite sofferte dalla collegata in esercizi precedenti trovano origine nel ritardato inizio dell'attività operativa, previsto solo nell'esercizio in corso in forza dell'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nella regione Friuli Venezia Giulia. L'affidamento del servizio di TPL, atteso per il 1° maggio 2020, è stato prorogato, con Decreto regionale del 30 aprile 2020, al 10 giugno prossimo. Di talché l'Organo Amministrativo ha ritenuto corretto il mantenimento della svalutazione nel presente bilancio.

La situazione del patrimonio netto della società collegata sopra riportata è quella indicata nel bilancio chiuso al 31.12.2018, che dalle informazioni in nostro possesso, è in linea con quella del bilancio da approvare a breve per l'esercizio 2019.

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.

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

In particolare, i valori di patrimonio netto e utile d'esercizio riferiti all'ultimo bilancio approvato per le due società in parola sono i seguenti:

Valori al 31.12.2018 espressi in Euro	S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	Autoservizi F.V.G. S.p.A. - S.A.F.
Capitale sociale	852.143	14.000.000
Valore Patrimonio Netto	1.088.833	70.967.662
Utile (perdita) d'esercizio	(159.074)	7.517.242
Percentuale di partecipazione posseduta al 31.12.2019	3,60%	3,20%
Patrimonio Netto di pertinenza	39.198	2.270.965
Valore di iscrizione della partecipazione	35.584	1.909.119

## Attivo circolante

### Rimanenze

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
274.951	263.464	11.487

Le rimanenze finali sono costituite da carburanti, lubrificanti, pneumatici e pezzi di ricambio.

I criteri di valutazione adottati sono invariati rispetto all'esercizio precedente e motivati nella prima parte della presente Nota integrativa. La valutazione adottata rispetto a quella effettuata con il criterio dei costi correnti non differisce per valori apprezzabili (articolo 2426, primo comma, n. 9, C.c.).

Per i ricambi a lento rigiro per i quali nel 2018 si è reso necessario operare una svalutazione del costo d'acquisto, vista la movimentazione degli stessi avvenuta nel corso del 2019 è stata operata una riduzione dell'accantonamento al fondo.

### Variazioni delle rimanenze

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

Descrizione	Dettaglio	Consistenza iniziale	Incremento	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decremento	Consistenza finale
materie prime, sussidiarie e di consumo							
	RICAMBI	237.089	196.233	-	-	237.089	196.233
	LUBRIFICANTI	12.815	7.115	-	-	12.815	7.115

Descrizione	Dettaglio	Consistenza iniziale	Incremento	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decremento	Consistenza finale
	PNEUMATICI	21.519	35.107	-	-	21.519	35.107
	CARBURANTI	52.541	76.995	-	-	52.541	76.995
	F.DO SVAL. RICAMBI	-60.500	-			-20.000	-40.500
	<b>Totale</b>	<b>263.464</b>	<b>315.450</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>303.964</b>	<b>274.950</b>

Per le variazioni corrispondenti alle singole categorie, si rinvia ai dati evidenziati nel conto economico

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Materie prime, sussidiarie e di consumo</b>	263.464	11.487	274.951
<b>Totale rimanenze</b>	263.464	11.487	274.951

Si precisa che il fondo obsolescenza magazzino è stato ridotto in ragione della movimentazione dei ricambi a lento rigiro avvenuta nel corso del 2019.

### Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
6.055.553	5.703.878	351.675

### Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
<b>Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante</b>	2.267.683	85.208	2.352.891	2.352.891	-
<b>Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante</b>	334.066	332.226	666.292	666.292	-
<b>Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante</b>	2.404.876	(222.391)	2.182.485	239.680	1.942.805
<b>Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante</b>	96.120	178.896	275.016		
<b>Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante</b>	601.133	(22.264)	578.869	578.869	-
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	5.703.878	351.675	6.055.553	3.837.732	1.942.805

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 e su quelli per sanzioni irrogate a passeggeri, è stato quantificato prudenzialmente in ragione del 100% dei crediti in parola.

Il rischio di insolvenza generico sull'intera massa dei crediti verso clienti è stato quantificato nella misura fiscalmente deducibile. 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.

Come già evidenziato nei criteri di valutazione, rispetto alla prassi seguita nei precedenti esercizi, si è ritenuto di esporre in bilancio i crediti per le somme pretese dagli utenti e le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare, materia regolata dall'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio.

In considerazione del pressoché integrale grado di insolvenza delle posizioni di che trattasi riscontrato storicamente dalla società, si è ritenuto di operare una conseguente svalutazione delle stesse, con relativo recupero fiscale ai fini dell'Ires e dell'Irap.

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, 2009, 2017, 2018 e 2019, iscritti a bilancio al valore nominale, previa deduzione della quota di esercizi precedenti 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.

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 verso l'Erario per rimborso IRES a seguito deduzioni IRAP anni pregressi e dal credito per accise.

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 (si rimanda a quanto commentato nella sezione "Imposte sul reddito" del presente documento);
- 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;
- il credito d'imposta riconosciuto sulle accise che viene periodicamente compensato dalla società con i propri debiti tributari.

Relativamente ai crediti Ires a rimborso concernenti UnicoSC 2006 e 2007 integrativo, si rimanda al commento nella sezione "Imposte sul reddito" del presente documento.

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 Euro 350.579.

Avverso il silenzio rifiuto dell'Agenzia delle Entrate, in data 11 marzo 2014 è stato presentato il ricorso inizialmente per il solo 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. La discussione presso la citata Commissione Tributaria è avvenuta in data 14.12.2017 e la sentenza è stata depositata in data 16.04.2018 con esito sfavorevole alla società.

Per le annualità 2009-2010-2011 in data 26.02.2019 è stato notificato il ricorso all'Agenzia delle Entrate e la società si è costituita in giudizio in data 07.03.2019. Anche in questo caso, la Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia si è pronunciata in senso sfavorevole con sentenza 42/1/19 del 03.07.2019, appellata dalla società avanti la Commissione



Tributaria Regionale del FVG in data 10.02.2020, con costituzione in giudizio a mezzo deposito del fascicolo di parte in data 19.02.2020.

L'importo richiesto a rimborso di Euro 258.293 in linea capitale non è stato iscritto in bilancio pertanto il contenzioso suddetto non presenta un rischio per la società.

I crediti per imposte anticipate di Euro 275.016, anch'essi iscritti al valore nominale, corrispondono alla quota delle imposte IRAP e IRES su differenze temporanee deducibili in esercizi successivi. 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. Per il dettaglio dei recuperi fiscali che hanno portato all'iscrizione di dette poste si invia al commento in calce alla Fiscalità differita/anticipata.

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

Per i crediti sopra menzionati l'iscrizione a bilancio è avvenuta al valore nominale.

Nella tabella che segue viene fornito il dettaglio dei crediti iscritti all'attivo circolante e la loro variazione rispetto al precedente esercizio:

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
verso clienti				
	CLIENTI	213.734	251.979	38.245
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	156.739	163.589	6.850
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	1.686.400	1.995.543	309.143
	CREDITI PER ABBONAMENTI	278.036	13.965	264.071-
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI	67.226-	76.086-	8.860-
	CREDITI DA SANZIONI		346.207	346.207
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI DA SANZIONI		342.306-	342.306-
	<b>Totale</b>	<b>2.267.683</b>	<b>2.352.891</b>	<b>85.208</b>
verso imprese collegate				
	FINANZ.INFRUTTIFERISOCIETA' PARTECIPATE	327.792	665.292	337.500
	TPL FVG S.C. A R.L.	6.274	1.000	5.274-
	<b>Totale</b>	<b>334.066</b>	<b>666.292</b>	<b>332.226</b>
crediti tributari				
	ERARIO C/CRED.IRES PER IRAP 2008/2011	389.752	389.752	
	ERARIO C/IRES A RIMB.UNICO 2006 INTEGR.	818.621	818.621	
	ERARIO C/ IRES A RIMB.UNICO 2007 INTEGR.	734.432	734.432	
	ERARIO C/CRED.IRES/IRAP 2018	97.303		97.303-
	CREDITI VERSO MINISTERO DELLE FINANZE	364.768	239.680	125.088-
	<b>Totale</b>	<b>2.404.876</b>	<b>2.182.485</b>	<b>222.391-</b>

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
imposte anticipate				
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	96.120	275.016	178.896
	<b>Totale</b>	<b>96.120</b>	<b>275.016</b>	<b>178.896</b>
verso altri				
			-	
	CREDITI V/INPS	510	1.116	606
	CREDITI DIVERSI	442.860	420.272	22.588-
	ANTICIPI AL PERSONALE	41	41	-
	CREDITI DA LIQUIDARE	157.217	156.300	917-
	CREDITI DIVERSI V/DIPENDENTI	505	1.140	635
	<b>Totale</b>	<b>601.133</b>	<b>578.869</b>	<b>22.264-</b>

### Riepilogo

Descrizione	Consistenza iniziale	Incrementi	Decrementi	Consistenza finale	Variazione assoluta	Variaz. %
verso clienti	2.267.683	20.818.853	20.733.645	2.352.891	85.208	4
verso imprese collegate	334.066	338.720	6.494	666.292	332.226	99
crediti tributari	2.404.876	1.167.445	1.389.836	2.182.485	222.391-	10-
imposte anticipate	96.120	196.859	17.963	275.016	178.896	186
verso altri	601.133	844.809	867.072	578.869	22.264-	4
<b>Totale</b>	<b>5.703.878</b>	<b>23.366.686</b>	<b>23.015.010</b>	<b>6.055.553</b>	<b>351.675</b>	<b>6</b>

### Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	2.352.891	2.352.891
Crediti verso collegate iscritti nell'attivo circolante	666.292	666.292
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	2.182.485	2.182.485
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	275.016	275.016
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	578.869	578.869
<b>Totale crediti iscritti nell'attivo circolante</b>	<b>6.055.553</b>	<b>6.055.553</b>

L'adeguamento del valore nominale dei crediti è stato ottenuto mediante apposito fondo svalutazione crediti che ha subito, nel corso dell'esercizio, le seguenti movimentazioni:

Descrizione	F.do svalutazione tassato	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986	Totale F.do svalutazione
Saldo al 31/12/2018	1.604	65.622	67.226
Utilizzo nell'esercizio	1.604	1.596	3.200
Accantonamento esercizio	342.306	12.060	354.366
<b>Saldo al 31/12/2019</b>	<b>342.306</b>	<b>76.086</b>	<b>418.392</b>

## Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
18.308.438	21.449.747	(3.141.309)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Depositi bancari e postali</b>	21.432.689	(3.135.624)	18.297.065
<b>Denaro e altri valori in cassa</b>	17.058	(5.685)	11.373
<b>Totale disponibilità liquide</b>	21.449.747	(3.141.309)	18.308.438

Il saldo rappresenta le disponibilità liquide e l'esistenza di numerario e di valori alla data di chiusura dell'esercizio.

## **Ratei e risconti attivi**

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
28.399	18.156	10.243

Misurano proventi e oneri la cui competenza è anticipata o posticipata rispetto alla manifestazione numeraria e/o documentale; essi prescindono dalla data di pagamento o riscossione dei relativi proventi e oneri, comuni a due o più esercizi e ripartibili in ragione del tempo.

Non sussistono, al 31/12/2019, ratei e risconti aventi durata superiore a cinque anni.

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Risconti attivi</b>	18.156	10.243	28.399
<b>Totale ratei e risconti attivi</b>	18.156	10.243	28.399

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Risconti su assicurazioni responsabilità CdA e sindaci, e va	1.926
Risconti su residui canoni manutenzione, assistenza e E.D.P.	15.791
Risconti su spese di pubblicità e sponsorizzazioni	523
Risconti su tassa di possesso automezzi e autovetture	5.748
Risconti su abbonamenti a giornali, riviste fiscali e div.	1.231
Risconti su commissioni per fidejussioni	3.180
	<b>28.399</b>

## Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

### Patrimonio netto

(Rif. art. 2427, primo comma, nn. 4, 7 e 7-bis, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
33.869.735	33.884.091	(14.356)

### Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Attribuzione di dividendi	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche		
Capitale	5.164.600	-	-	-	-		5.164.600
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	-	-	-	-		2.057.564
Riserve di rivalutazione	1.164.336	-	-	-	-		1.164.336
Riserva legale	1.135.870	-	-	-	-		1.135.870
Altre riserve							
Riserva straordinaria	21.838.724	-	22.994	-	-		21.861.718
Varie altre riserve	3	-	-	-	(1)		2
<b>Totale altre riserve</b>	21.838.727	-	22.994	-	(1)		21.861.720
Utile (perdita) dell'esercizio	2.522.994	2.500.000	2.485.645	22.994	-	2.485.645	2.485.645
<b>Totale patrimonio netto</b>	33.884.091	2.500.000	2.508.639	22.994	(1)	2.485.645	33.869.735

### Dettaglio delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2
<b>Totale</b>	2

### Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

Le poste del patrimonio netto sono così distinte secondo l'origine, la possibilità di utilizzazione, la distribuibilità e l'avvenuta utilizzazione nei tre esercizi precedenti (articolo 2427, primo comma, n. 7-bis, C.c.)

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi
					per altre ragioni
Capitale	5.164.600	Vers.capitale/riserve di utili	B	5.164.600	-
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	Riserva di capitale	A,B,C,D	2.057.564	-

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per altre ragioni	
<b>Riserve di rivalutazione</b>	1.164.336	Rivalutazione Monetaria L.350/2003	A,B,C	1.164.336		-
<b>Riserva legale</b>	1.135.870	Riserva di utili	A,B	1.135.870		-
<b>Altre riserve</b>						
<b>Riserva straordinaria</b>	21.861.718	Riserva di utili	A,B,C,D	21.861.718		5.000.000
<b>Varie altre riserve</b>	2			-		-
<b>Totale altre riserve</b>	21.861.720			21.861.718		5.000.000
<b>Totale</b>	31.384.090			31.384.088		5.000.000
<b>Quota non distribuibile</b>				6.300.470		
<b>Residua quota distribuibile</b>				25.083.618		

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

## Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

Descrizione	Importo	Possibilità di utilizzazioni
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	A,B,C,D
<b>Totale</b>	2	

Legenda: A: per aumento di capitale B: per copertura perdite C: per distribuzione ai soci D: per altri vincoli statutari E: altro

### Formazione ed utilizzo delle voci del patrimonio netto

Come previsto dall'art. 2427, comma 1, numero 4) del Codice civile si forniscono le seguenti informazioni:

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Varie Altre Riserve	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva da rivalutazione L. 350/2003	Utile d'esercizio	Totale
<b>31/12/2016</b>	<b>5.164.600</b>	<b>1.135.870</b>	<b>24.581.541</b>	<b>-2</b>	<b>2.057.564</b>	<b>1.164.336</b>	<b>3.257.126</b>	<b>37.361.035</b>
Destinazione risultato			2.257.126				(2.257.126)	-
Distrib.ne dividendi							(1.000.000)	<b>(1.000.000)</b>
Risultato esercizio							2.797.458	<b>2.797.458</b>
Arrotond. Unità di Euro			-1	1				-
<b>31/12/2017</b>	<b>5.164.600</b>	<b>1.135.870</b>	<b>26.838.666</b>	<b>-1</b>	<b>2.057.564</b>	<b>1.164.336</b>	<b>2.797.458</b>	<b>39.158.493</b>
Destinazione risultato			58				(58)	-
Distrib.ne dividendi			(5.000.000)				(2.797.400)	<b>(7.797.400)</b>
Risultato esercizio							2.522.994	<b>2.522.994</b>
Arrotond. Unità di Euro				4				<b>4</b>
<b>31/12/2018</b>	<b>5.164.600</b>	<b>1.135.870</b>	<b>21.838.724</b>	<b>3</b>	<b>2.057.564</b>	<b>1.164.336</b>	<b>2.522.994</b>	<b>33.884.091</b>
Destinazione risultato			22.994				(22.994)	-

	Capitale sociale	Riserva legale	Riserva straordinaria	Varie Altre Riserve	Riserva sovrapprezzo azioni	Riserva da rivalutazione L. 350/2003	Utile d'esercizio	Totale
Distrib.ne dividendi							(2.500.000)	<b>(2.500.000)</b>
Risultato esercizio							2.485.645	<b>2.485.645</b>
Arrotond. Unità di Euro				-1				<b>(1)</b>
<b>31/12/2019</b>	<b>5.164.600</b>	<b>1.135.870</b>	<b>21.861.718</b>	<b>2</b>	<b>2.057.564</b>	<b>1.164.336</b>	<b>2.485.645</b>	<b>33.869.735</b>

Si forniscono le seguenti informazioni complementari in merito alle riserve di rivalutazione:

La riserva di rivalutazione monetaria iscritta nel patrimonio netto 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.

### 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.

<b>Saldo finale capitale sociale</b>	<b>5.164.600</b>
Capitale sociale sottoscritto e versato	1.817.928
Riserve di utili	3.346.672

### Fondi per rischi e oneri

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.081.130	636.615	444.515

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
<b>Valore di inizio esercizio</b>	46.363	590.252	636.615
<b>Variazioni nell'esercizio</b>			
<b>Accantonamento nell'esercizio</b>	27.475	467.664	495.139
<b>Utilizzo nell'esercizio</b>	18.732	31.892	50.624
<b>Totale variazioni</b>	8.743	435.772	444.515
<b>Valore di fine esercizio</b>	55.106	1.026.024	1.081.130

Gli incrementi sono relativi ad accantonamenti dell'esercizio per spese previste per il rinnovo contrattuale del personale dipendente, per le franchigie assicurative, per le cause legali e di recupero crediti, per spese di assistenza tributaria, nonché per spese di partecipazione alla consortile TPL FVG. I decrementi sono relativi a utilizzi dell'esercizio per franchigie assicurative e spese di assistenza tributaria.

Tra i fondi per imposte sono iscritte passività per imposte differite per Euro 55.106 relative a differenze temporanee tassabili, per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo della presente nota integrativa.

La voce "Altri fondi", al 31/12/2019, pari a Euro 1.026.024, risulta così composta (articolo 2427, primo comma, n. 7, C. c.):

Descrizione	01.01.2019	Utilizzi	Incrementi	31.12.2019
Rinnovo CCNL	65.000	-	408.772	473.772
Franchigie assicurative	15.000	13.152	13.152	15.000
Spese legali per cause e contenziosi in corso	120.500	18.720	18.720	120.500
Rischi su crediti per rimborsi IRES	389.752	-	-	389.752
Spese part.TPL FVG	-	-	27.000	27.000
<b>TOTALE Fondo Rischi e spese diverse</b>	<b>590.252</b>	<b>31.872</b>	<b>467.644</b>	<b>1.026.024</b>

Si è ritenuto opportuno procedere alla costituzione e/o all'integrazione di tali fondi in quanto, pur essendo questi destinati a coprire passività non certe ma soltanto probabili, esse si riverbererebbero negativamente sul patrimonio sociale al loro verificarsi. Gli stanziamenti sono stati effettuati nel rispetto dei principi di veridicità e di prudenza, sulla base di una stima realistica dell'onere da sostenere al verificarsi dell'evento negativo atteso.

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

## Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
1.633.435	1.671.629	(38.194)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	1.671.629
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	567.528
Utilizzo nell'esercizio	605.722
Totale variazioni	(38.194)
Valore di fine esercizio	1.633.435

Il fondo accantonato rappresenta l'effettivo debito maturato verso i dipendenti in conformità di legge e dei contratti di lavoro vigenti, considerando ogni forma di remunerazione avente carattere continuativo.

Il fondo corrisponde al totale delle singole indennità maturate fino al 31 dicembre 2006 a favore dei dipendenti alla data di chiusura del bilancio, al netto degli acconti erogati, ed è pari a quanto si sarebbe dovuto corrispondere ai dipendenti nell'ipotesi di cessazione del rapporto di lavoro in tale data.

L'accantonamento e l'utilizzo del periodo comprendono le quote destinate ai fondi di previdenza ed all'INPS.

L'ammontare di Tfr relativo a contratti di lavoro cessati, il cui pagamento è scaduto prima del 31/12/2019 o scadrà nell'esercizio successivo è iscritto nella voce D.14 dello stato patrimoniale fra gli altri debiti.



## Debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 4, C.c.)

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
2.908.874	5.509.494	(2.600.620)

### Variazioni e scadenza dei debiti

La scadenza dei debiti è così suddivisa (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Debiti verso banche	726	480	1.206	1.206
Acconti	-	1.356	1.356	1.356
Debiti verso fornitori	944.416	223.540	1.167.956	1.167.956
Debiti verso imprese collegate	72.000	(72.000)	-	-
Debiti tributari	312.446	16.348	328.794	328.794
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	409.423	18.463	427.886	427.886
Altri debiti	3.770.483	(2.788.807)	981.676	981.676
<b>Totale debiti</b>	<b>5.509.494</b>	<b>(2.600.620)</b>	<b>2.908.874</b>	<b>2.908.874</b>

Nella tabella che segue viene fornito il dettaglio dei debiti iscritti al passivo patrimoniale e la loro variazione rispetto al precedente esercizio:

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
debiti verso banche				
	CARTA SI	726	1.206	480
	<b>Totale</b>	<b>726</b>	<b>1.206</b>	<b>480</b>
Acconti				
	ANTICIPI DA CLIENTI	-	1.356	1.356
	<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>1.356</b>	<b>1.356</b>
debiti verso fornitori				
	FORNITORI FATTURE DA RICEVERE	84.106	248.078	163.972
	FORNITORI	860.310	919.878	59.568

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
<b>Totale</b>		<b>944.416</b>	<b>1.167.956</b>	<b>223.540</b>
debiti verso imprese collegate				
	DEBITI V/COLLEGATE	72.000	-	72.000-
<b>Totale</b>		<b>72.000</b>	<b>-</b>	<b>72.000-</b>
debiti tributari				
	IVA C/ERARIO	17.046	9.096	7.950-
	ERARIO C/IRES	-	26.206	26.206
	ERARIO C/IRAP	-	10.778	10.778
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	283.401	274.475	8.926-
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	7.370	2.659	4.711-
	ERARIO C/RITENUTE COLLABOR.	3.580	5.580	2.000
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. TFR	1.049	-	1.049-
<b>Totale</b>		<b>312.446</b>	<b>328.794</b>	<b>16.348</b>
debiti v/ istituti di previdenza e di sicurezza sociale				
	FONDO PENS. INTEGRATIVE	45.228	45.998	770
	DEBITI v/I.N.P.S.	359.255	374.982	15.727
	DEBITI v/I.N.A.I.L.	180	778	598
	I.N.P.S. COLLABORATORI	4.760	6.128	1.368
<b>Totale</b>		<b>409.423</b>	<b>427.886</b>	<b>18.463</b>
altri debiti				
	FONDO FERIE NON GODUTE	216.811	224.763	7.952
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	572.799	516.322	56.476-
	DEBITI DIVERSI	25.306	59.842	34.536
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	23.063	11.171	11.892-
	DEBITI V/ COLLABORATORI	-	5.228	5.228
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	16.940	725	16.215-
	DEBITI POS EMETTITRICI	3.322	3.296	26-
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	165.242	160.329	4.914-
	AZIONISTI C/DIVIDENDI	2.747.000	-	2.747.000-
<b>Totale</b>		<b>3.770.483</b>	<b>981.676</b>	<b>2.788.807-</b>

La voce "Acconti" accoglie gli anticipi ricevuti dai clienti relativi a forniture di beni e servizi non ancora effettuate.

I "Debiti verso fornitori" sono iscritti al netto degli sconti commerciali; gli sconti cassa sono invece rilevati al momento del pagamento.

La voce "Debiti tributari" accoglie solo le passività per imposte certe e determinate, essendo le passività per imposte probabili o incerte nell'ammontare o nella data di sopravvenienza, ovvero per imposte differite, iscritte nella voce B.2 del passivo (Fondo imposte).

Nella voce debiti tributari sono iscritti debiti per imposta IRES pari a Euro 26.206, al netto degli acconti versati nel corso dell'esercizio per Euro 513.608, delle ritenute d'acconto subite pari a Euro 31.224, e del credito d'imposta dell'anno 2018 non utilizzato in compensazione di Euro 91.040. Inoltre, sono iscritti debiti per imposta IRAP pari a Euro 10.778, al netto degli acconti versati nel corso dell'esercizio per Euro 141.232 e dei crediti d'imposta compensabili di Euro 6.263.

### Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2019 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Debiti verso banche	1.206	1.206
Acconti	1.356	1.356
Debiti verso fornitori	1.167.956	1.167.956
Debiti tributari	328.794	328.794
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	427.886	427.886
Altri debiti	981.676	981.676
<b>Debiti</b>	<b>2.908.874</b>	<b>2.908.874</b>

### Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

I debiti allibrati al passivo patrimoniale non sono assistiti da garanzie reali su beni sociali (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Debiti verso banche	1.206	1.206
Acconti	1.356	1.356
Debiti verso fornitori	1.167.956	1.167.956
Debiti tributari	328.794	328.794
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	427.886	427.886
Altri debiti	981.676	981.676
<b>Totale debiti</b>	<b>2.908.874</b>	<b>2.908.874</b>

### **Ratei e risconti passivi**

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
882.007	618.651	263.356

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
<b>Ratei passivi</b>	1.157	983	2.140
<b>Risconti passivi</b>	617.494	262.373	879.867
<b>Totale ratei e risconti passivi</b>	618.651	263.356	882.007

La composizione della voce è così dettagliata (articolo 2427, primo comma, n. 7, C.c.).

Descrizione	Importo
Risconti abbonamenti studenti	476.498
Risconti abbonamenti stud,quota reg.	392.374
Risconti abbonamenti annuali	9.508
Risconti abb.web	943
Risconti pensiline 2010 res.	544
Ratei passivi diversi	2.140
	<b>882.007</b>

Rappresentano le partite di collegamento dell'esercizio conteggiate col criterio della competenza temporale.

I criteri adottati nella valutazione sono riportati nella prima parte della presente nota integrativa.

L'incremento netto registrato nella voce "Risconti passivi" si riferisce principalmente all'accantonamento e rilascio dei risconti passivi sugli abbonamenti annuali.

## Nota integrativa, conto economico

### Valore della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
22.919.571	22.102.430	817.141

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	21.176.507	20.762.597	413.910
Altri ricavi e proventi	1.743.064	1.339.833	403.231
<b>Totale</b>	<b>22.919.571</b>	<b>22.102.430</b>	<b>817.141</b>

La variazione è strettamente correlata a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.  
I ricavi delle vendite e delle prestazioni vengono così ripartiti:

DESCRIZIONE	ANNO 2019	ANNO 2018	ANNO 2017
- Introito da contratto di servizio TPL	15.242.541	15.105.237	14.996.753
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.869.342	1.919.548	1.916.003
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.303.838	1.299.440	1.424.940
- Incasso biglietti urbano	587.219	512.545	522.977
- Incasso abbonamenti urbano	346.050	326.453	292.233
- Servizi aggiuntivi TPL	103.676	160.926	83.605
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	691	791	3.918
- Incasso biglietti marittimo	181.616	175.691	143.030
- Incasso abbonamenti marittimo	3.997	3.284	3.324
- Servizi scolastici e diversi	421.062	298.075	251.249
- Turismo Italia	1.031.727	878.126	834.273
- Turismo estero	74.837	72.540	58.113
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	9.909	9.941	9.860
- Servizi autorizzati (atipici)	-	-	-
<b>Totale ricavi per prestazioni di servizi</b>	<b>21.176.507</b>	<b>20.762.597</b>	<b>20.540.278</b>

### Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per categoria di attività

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
Prestazioni di servizi	21.176.507
<b>Totale</b>	<b>21.176.507</b>

### Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 10, C.c.)

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	21.091.761
UE	82.246
EXT.CEE	2.500
<b>Totale</b>	<b>21.176.507</b>

Gli altri ricavi e proventi sono formati da contributi in conto esercizio e da Ricavi e proventi diversi, come di seguito specificato:

<b>A.5.a</b>	<b>Contributi in conto esercizio</b>	<b>324.037</b>
--------------	--------------------------------------	----------------

	2018	2019	Variazione
Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	347.013	324.037	-22.976

<b>A.5.b</b>	<b>Ricavi e proventi diversi</b>	<b>1.419.027</b>
--------------	----------------------------------	------------------

	2018	2019	Variazione
Rimborsi TPL (su accise e diversi)	504.888	510.793	5.905
Sopravvenienze attive gestione ordinaria	101.944	154.043	52.099
Proventi vari TPL	138.870	141.762	2.892
Plusvalenze cessione beni ammortizzabili	76.425	143.100	66.675
Sovvenzioni su investimenti	11.141	10.078	-1.063
Rimborsi assicurativi danni sinistri	97.752	42.170	-55.582
Multe passeggeri e sovrapprezzo biglietti	60.694	416.865	356.171
Proventi pubblicitari TPL	764	-	-764
Vendita materiali magazzino e proventi vari	342	216	-126
<b>Totale Ricavi e proventi diversi</b>	<b>992.820</b>	<b>1.419.027</b>	<b>426.207</b>

## Costi della produzione

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
20.010.228	19.150.205	860.023

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	3.220.603	3.260.711	(40.108)
Servizi	2.148.176	2.224.275	(76.099)
Godimento di beni di terzi	669.276	702.256	(32.980)
Salari e stipendi	7.202.466	7.176.123	26.343
Oneri sociali	2.114.283	2.021.320	92.963

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Trattamento di fine rapporto	567.528	576.093	(8.565)
Altri costi del personale	688.396	309.547	378.849
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	18.571	22.261	(3.690)
Ammortamento immobilizzazioni materiali	2.687.006	2.507.790	179.216
Svalutazioni crediti attivo circolante	354.366	1.596	352.770
Variazione rimanenze materie prime	8.512	44.010	(35.498)
Accantonamento per rischi	58.872	23.627	35.245
Oneri diversi di gestione	272.173	280.596	(8.423)
<b>Totale</b>	<b>20.010.228</b>	<b>19.150.205</b>	<b>860.023</b>

Sono strettamente correlati a quanto esposto nella parte della Relazione sulla gestione e all'andamento del punto A (Valore produzione) del Conto economico.

**B.6 Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci 3.220.603**

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

	2019	2018	Variazione
Carburanti e lubrificanti	2.693.826	2.730.787	-36.961
Pezzi di ricambio	296.654	291.946	4.608
Pneumatici	121.922	106.930	14.992
Materiali di consumo	61.347	84.794	-23.447
Cancelleria e stampati	23.075	27.081	-4.006
Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	20.063	13.287	6.776
Spese di trasporto	3.249	3.267	-18
Utensili	468	2.619	-2.151
<b>Totale</b>	<b>3.220.603</b>	<b>3.260.711</b>	<b>-40.108</b>

**B.7 Costi per servizi 2.148.176**

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

	2019	2018	Variazione
--	------	------	------------

<b>Manutenzioni su automezzi</b>	<b>368.026</b>	<b>364.602</b>	<b>3.424</b>	<b>0,9</b>
Compensi e contributi Amm.ri e Sindaci	152.721	174.427	-21.706	-12,4
Servizi di biglietteria e informazione a utenza	277.003	251.637	25.366	10,1
Premi di assicurazione Automezzi	300.344	288.979	11.365	3,9
Aggi di vendita TPL	141.888	142.281	-393	-0,3
Peritali, consulenze tecniche e amministrative	151.191	168.760	-17.569	-10,4
Energia elettrica e forza motrice	81.939	89.912	-7.973	-8,9
Spese pubblicità, inserzioni e stampati pubbl.	43.270	59.564	-16.294	-27,4
Premi assicurativi diversi	55.034	56.450	-1.416	-2,5
Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	31.482	33.680	-2.198	-6,5
Assistenza E.D.P. e assistenza servizio paghe	89.329	159.967	-70.638	-44,2
Spese pulizia automezzi	47.113	48.198	-1.085	-2,3
Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	99.680	67.206	32.474	48,3
Manutenzioni impianti, macchinari, diverse	41.033	62.223	-21.190	-34,1
Pulizia uffici	25.851	26.044	-193	-0,7
Analisi, prove e collaudi	16.623	25.921	-9.298	-35,9
Acqua e riscaldamento	24.320	26.571	-2.251	-8,5
Spese viaggio, vitto e alloggio	21.458	16.366	5.092	31,1
Pedaggi autostradali	24.297	22.510	1.787	7,9
Smaltimento filtri e rifiuti speciali	3.658	6.435	-2.777	-43,2
Franchigie assicurative	14.856	12.781	2.075	16,2
Spese e commissioni bancarie	24.491	26.420	-1.929	-7,3
Servizi vari	106.225	88.847	17.378	19,6
Spese postali	5.344	4.494	850	18,9
<b>Totale</b>	<b>2.148.176</b>	<b>2.224.275</b>	<b>-76.099</b>	<b>-3,4</b>

**B.8 Costi per godimento beni di terzi****699.276**

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

	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>Variazione</b>	<b>%</b>
Fitti passivi	294.744	286.952	7.792	2,7
Noleggi	374.532	415.304	-40.772	-9,8
<b>Totale</b>	<b>669.276</b>	<b>702.256</b>	<b>-32.980</b>	<b>-4,7</b>

**B.9 Costi per il personale****10.572.673**



La voce comprende l'intera spesa per il personale dipendente ivi compresi i miglioramenti di merito, passaggi di categori contingenza, costo delle ferie non godute e accantonamenti di legge e contratti collettivi

	2019	2018	Variazione	%
Salari e stipendi	7.202.466	7.176.123	26.343	0,4
Oneri previdenziali INPS	1.978.943	1.935.037	43.906	2,3
Oneri INAIL	135.340	86.283	49.057	56,9
Indennità TFR e previdenza complementare	567.528	576.093	-8.565	-1,5
Altri costi del personale	688.396	309.547	378.849	122,4
<b>Totale</b>	<b>10.572.673</b>	<b>10.083.083</b>	<b>489.590</b>	<b>4,9</b>

La voce "Altri costi per il personale" è composta da accantonamenti per oneri da rinnovo contrattuale, da spese di formazione, per il vestiario, rimborsi chilometrici, oneri per la sicurezza e spese diverse, come di seguito specificato:

	2019	2018	Variazione	%
Rimborsi chilometrici	51.220	52.582	-1.362	-2,6
Servizio mensa	93.126	79.760	13.366	16,8
Corsi per la formazione	10.423	15.462	-5.039	-32,6
Oneri per la sicurezza	47.709	68.862	-21.153	-30,7
Spese per il vestiario	65.479	16.972	48.507	285,8
Altri oneri del personale	11.667	10.909	758	7,0
Oneri per rinnovi contrattuali	408.772	65.000	343.772	528,9
<b>Totale</b>	<b>688.396</b>	<b>309.547</b>	<b>378.849</b>	<b>122,4</b>

La variazione della voce "oneri per rinnovi contrattuali" è dovuta al maggior accantonamento al fondo rischi stanziato in merito alle differenze retributive derivanti dalla possibile applicazione dei criteri dettati dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale.

**B.10 a. b. Ammortamenti**

**2.705.577**

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite sfruttamento nella fase produttiva. I criteri applicati sono dettagliatamente indicati nella prima parte della presente nota in cui si rinvia.

**B.10 d. Svalutazione dei crediti**

**354.366**

La svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante si riferisce all'accantonamento per rischio generico al termine dell'esercizio per Euro 12.060, nonché alla svalutazione dei crediti per sanzioni ai passeggeri per Euro 342. L'analisi della composizione del fondo svalutazione crediti si rimanda al relativo punto, compreso nella trattazione dei clienti, della nota integrativa.

**B.12 Accantonamento per rischi****58.872**

Gli accantonamenti per rischi sono relativi alle franchigie assicurative, alle spese legali per cause in corso e agli oneri di partecipazione alla consortile TPL. Per la loro analisi si rimanda al relativo punto della presente nota integrativa che è la composizione del Fondo rischi diversi.

**B.14 Oneri diversi di gestione****272.173**

Sono così composti:

	2019	2018	Variazione	%
Tasse di possesso automezzi e autovetture	67.519	65.236	2.283	3,5
Spese di rappresentanza	5.022	4.583	439	9,6
Abbonamenti a giornali e riviste	9.178	8.634	544	6,3
Contributi associativi	35.620	35.669	-49	-0,1
Imposta di bollo, tassa concess. governative	34.301	32.541	1.760	5,4
IVA estero noleggi	3.121	2.867	254	8,9
Diritti omologazione, revisione, collaudo	13.951	8.565	5.386	62,9
Tassa smaltimento rifiuti	27.460	27.127	333	1,2
Sopravvenienze passive	21.265	12.460	8.805	70,7
Minusvalenze cessione beni amm.li	-	49	-49	-100,0
Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	54.736	82.865	-28.129	-34,0
<b>Totale</b>	<b>272.173</b>	<b>280.596</b>	<b>-8.423</b>	<b>-3,0</b>

## Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
226.500	305.574	(79.074)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Da partecipazione	107.433	98.480	8.953
Proventi diversi dai precedenti	119.067	211.619	(92.552)

Descrizione	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
(Interessi e altri oneri finanziari)		(4.525)	4.525
<b>Totale</b>	<b>226.500</b>	<b>305.574</b>	<b>(79.074)</b>

### Composizione dei proventi da partecipazione

I dividendi sono rilevati nel momento in cui sorge il diritto alla riscossione dello stesso, che corrisponde al momento in cui l'assemblea della società partecipata ne ha deliberato la distribuzione. I dividendi da partecipazione indicati nella tabella sopra riportata sono costituiti per la loro totalità dai dividendi ricevuti dalla società partecipata Autoservizi F.V.G. S.p.A. – S.A.F.

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

### Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	118.993	118.993
Altri proventi	74	74
<b>Totale</b>	<b>119.067</b>	<b>119.067</b>

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

Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
650.198	734.805	(84.607)

Imposte	Saldo al 31/12/2019	Saldo al 31/12/2018	Variazioni
<b>Imposte correnti:</b>	819.582	771.406	48.176
IRES	659.971	623.911	36.060
IRAP	159.611	147.495	12.116
<b>Imposte differite (anticipate)</b>	(169.384)	(36.601)	(132.783)
IRES	(166.912)	(36.601)	(130.311)
IRAP	(2.472)		(2.472)
<b>Totale</b>	<b>650.198</b>	<b>734.805</b>	<b>(84.607)</b>

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 vigente alla data di chiusura dell'esercizio.

In particolare, le stesse sono accantonate a bilancio alla voce 20) del conto economico e corrispondono al totale dell'IRAP e dell'IRES di competenza dell'esercizio, tenuto conto delle imposte anticipate e differite originatesi per effetto dell'applicazione della normativa fiscale. A fronte degli importi corrispondenti alle imposte anticipate e alle imposte differite, sono stati rilevati, rispettivamente, il credito per imposte anticipate, iscritto alla voce C.II.5-ter dell'attivo patrimoniale e il Fondo imposte differite alla voce B.II del passivo patrimoniale.

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 per il periodo 2° semestre 1998 ed Euro 4.364.249 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 cui trattasi in diminuzione del reddito imponibile del periodo, fino a concorrenza dell'ammontare del reddito stesso (Euro 2.656.626). 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), attraverso la presentazione del modello Unico 2007 integrativo; la parte residua che ammonta ad Euro 1.628.471 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) che quella versata per l'anno 2006 (pari ad Euro 734.432).

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, dei quali Euro 58.066 sono stati già rimborsati dall'Agenzia Entrate nel corso dell'esercizio 2010.

Nel mese di luglio 2019 la società ha presentato separati ricorsi avverso il silenzio rifiuto opposto dall'agenzia delle entrate rispetto alle istanze di rimborso per gli anni d'imposta 2005 e 2006.

La relativa discussione, calendarizzata dalla Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia per il giorno 18.03.2020, è stata rinviata causa dell'emergenza sanitaria Covid-19.

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, la quale ha posto in discussione la causa, il cui esito non è ancora noto alla società.

Nel seguito si espone la riconciliazione tra l'onere teorico risultante dal bilancio e l'onere fiscale teorico:

**Riconciliazione tra onere fiscale da bilancio e onere fiscale teorico (IRES)**

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	3.135.843	
Onere fiscale teorico (%)	24	752.602
<b>Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:</b>	0	
Plusvalenze rateizzate	(114.480)	
<b>Totale</b>	(114.480)	
<b>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:</b>	0	
Acc.ti a fondo rischi per franchigie ass.	13.152	
Acc.ti a fondo rischi per spese legali	18.720	
Acc.ti oneri rinnovo CCNL pers.dip.	408.772	
Acc.ti oneri e spese TPL	27.000	
Acc.ti f.do sval.cred.per sanzioni passegg.	342.306	
Totale	809.950	
<b>Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti</b>	0	
Plusvalenze rateizz. 2015/2016/2017/2018	78.054	
Utilizzo fdo sval.magazzino tass.	(20.000)	
Utilizzo fdi rischi	(31.872)	
Compensi Amm.2018 pag.2019	(17.400)	
Totale	8.782	
<b>Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi</b>	0	0
80% spese autov.aziend.	24.567	
Amm.inded. /IMU inded./Quota sp.rapp.vitto e alloggio	2.428	
Sval.cred.tass.	(1.604)	
Sopravv.inded./Altri costi inded.e/o non doc.fisc.	36.499	
Quota SSN RCA automezzi	23.121	
95% dividendi	(102.061)	
Credito per accise	(481.382)	
Ded. x irap dovuta su costo pers.non dedotto	(37.056)	
Superammortamento beni strum.nuovi 2018/2019	(443.076)	
ACE	(102.872)	
Totale	(1.081.436)	
Imponibile fiscale	2.758.659	
Imposte sul reddito dell'esercizio		662.078

**Determinazione dell'imponibile IRAP**

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	13.895.254	
Compensi amministratori/collaboratori compr.oneri prev/assic	106.475	
IMU	1.868	
<b>Totale</b>	<b>14.003.597</b>	
Onere fiscale teorico (%)	3,9	546.140
<b>Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:</b>	0	
Differenze temporanee da exerc.prec.: utilizzo fondi rischi	(31.872)	

Spese personale iscr.B9 ded.(formazione, mensa az,vestiario)	(216.735)	
Contributi accise	(481.382)	
Sopravv.attive oneri e contr.pers.dip.2013	(125.925)	
Sopravv.passive non ded.	21.265	
Spese bancarie per fidejuss.	7.630	
Quota SSN RCA autom.	23.121	
Assicurazioni pers.non ded.Irap	39.937	
Altri costi non ded/non doc.fisc.	2.437	
Deduzioni relative al personale	(9.473.667)	
Imponibile Irap	3.768.406	
IRAP dell'esercizio		158.273

Ai sensi dell'articolo 2427, primo comma n. 14, C.c. si evidenziano le informazioni richieste sulla fiscalità differita e anticipata:

### Fiscalità differita / anticipata

La fiscalità differita viene espressa dall'accantonamento effettuato nel fondo imposte per l'importo di Euro 55.106.

Le imposte differite sono state calcolate secondo il criterio dell'allocatione globale, tenendo conto dell'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee, sulla base delle aliquote attese nel momento in cui tali differenze temporanee si riverseranno.

Le imposte anticipate sono state rilevate in quanto esiste la ragionevole certezza dell'esistenza, negli esercizi in cui si riverseranno le differenze temporanee deducibili, a fronte delle quali sono state iscritte le imposte anticipate, di un reddito imponibile non inferiore all'ammontare delle differenze che si andranno ad annullare.

Le principali differenze temporanee che hanno comportato la rilevazione di imposte differite e anticipate sono indicate nella tabella seguente unitamente ai relativi effetti.

### Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2018	esercizio 31/12 /2018	esercizio 31 /12/2018	esercizio 31/12 /2018
	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
Compensi amministratori non pagati					17.400	4.176		
Accant.fondo sval. crediti tassato	62.283	14.948			62.283	14.948		
Accant.fondo sval. crediti per sanzioni passegg.tassato	342.306	82.153						
Accant.fondo oneri contrattuali	473.772	113.705			65.000	15.600		
Accant.fondi rischi cause legali	117.092	28.102	117.092	4.918	117.092	28.102	117.092	4.918
Accant.fondi rischi legali	3.408	818			3.408	818		
Accant.fondi rischi (franchigie assic.)	15.000	3.600	15.000	630	15.000	3.600	15.000	630
Svalutazione mag. ricambi	40.500	9.720			60.500	14.520		
Svalutazione partecipazioni	36.699	8.808			36.699	8.808		

	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2018	esercizio 31/12 /2018	esercizio 31 /12/2018	esercizio 31/12 /2018
	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
Accant.fondo rischi Oneri e spese TPL	27.000	6.480	27.000	1.134				
<b>Totale</b>	<b>1.118.060</b>	<b>268.334</b>	<b>159.092</b>	<b>6.682</b>	<b>377.382</b>	<b>90.572</b>	<b>132.092</b>	<b>5.548</b>
Plusvalenze rateizzate	229.606	55.106			193.178	46.363		
<b>Totale</b>	<b>229.606</b>	<b>55.106</b>			<b>193.178</b>	<b>46.363</b>		
<b>Imposte differite (anticipate) nette</b>		<b>(213.228)</b>		<b>(6.682)</b>		<b>(44.209)</b>		<b>(5.548)</b>
Aliquota fiscale	24		4,2%		24		4,2%	

## Dettaglio delle differenze temporanee deducibili

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
Compensi amministratori non pagati	17.400	(17.400)	-	-	-	-	-
Accant.fondo sval.crediti tassato	62.283	-	62.283	24,00%	14.948	-	-
Accant.fondo sval.crediti per sanzioni passegg.tassato	-	342.306	342.306	24,00%	82.153	-	-
Accant.fondo oneri contrattuali	65.000	408.772	473.772	24,00%	113.705	-	-
Accant.fondi rischi cause legali	117.092	-	117.092	24,00%	28.102	4,20%	4.918
Accant.fondi rischi legali	3.408	-	3.408	24,00%	818	-	-
Accant.fondi rischi (franchigie assic.)	15.000	-	15.000	24,00%	3.600	4,20%	630
Svalutazione mag.ricambi	60.500	(20.000)	40.500	24,00%	9.720	-	-
Svalutazione partecipazioni	36.699	-	36.699	24,00%	8.808	-	-
Accant.fondo rischi Oneri e spese TPL	-	27.000	27.000	24,00%	6.480	4,20%	1.134

## Dettaglio delle differenze temporanee imponibili

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES
Plusvalenze rateizzate	193.178	36.428	229.606	24,00%	55.106

## Nota integrativa, altre informazioni

### Dati sull'occupazione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 15, C.c.)

L'organico medio aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31/12/2019	31/12/2018	Variazioni
Quadri	4	4	
Impiegati	22	21	1
Operai	191	190	1
<b>Totale</b>	<b>217</b>	<b>215</b>	<b>2</b>

Il contratto nazionale di lavoro applicato è quello del settore del trasporto.

	Numero medio
Quadri	4
Impiegati	22
Operai	191
<b>Totale Dipendenti</b>	<b>217</b>

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	96.054	56.667

### Compensi al revisore legale o società di revisione

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 16-bis, C.c.)

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale e da entità appartenenti alla sua rete:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	17.710
<b>Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione</b>	<b>17.710</b>

### Categorie di azioni emesse dalla società



Il capitale sociale è così composto (articolo 2427, primo comma, nn. 17 e 18, C.c.).

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	10.000	516
Totale	<b>10.000</b>	

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

## Informazioni sulle operazioni con parti correlate

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-bis, C.c.)

Ai fini di quanto disposto dalla normativa vigente, nel corso dell'esercizio sono state effettuate operazioni con parti correlate ed in particolare con la società Autoservizi F.V.G. S.p.A e con la società collegata TPL FVG S.C. a R.L.

Le operazioni effettuate con Autoservizi F.V.G. S.p.A. sono costituite da rapporti reciproci di fornitura di servizi usuali, regolate da normali condizioni contrattuali, in linea con quelle solitamente poste in essere con soggetti indipendenti.

Le operazioni effettuate con la società collegata TPL FVG S.C. a R.L., si riferiscono sia a usuali rapporti commerciali e a riaddebiti di spese ricevuti dalla società collegata, il cui importo è giudicato irrilevante, sia a finanziamenti erogati alla collegata per le proprie attività di investimento. Con riferimento a questi ultimi, si evidenzia che trattasi di finanziamenti infruttiferi di interessi, concessi per un importo complessivo pari a Euro 665.292, dei quali Euro 100.000 sono stati erogati nel corso dell'esercizio 2017, Euro 212.500 nel corso dell'esercizio 2018 e Euro 337.500 nel corso del 2019. Gli stessi, a seguito della concessa proroga nei termini di restituzione, richiesta dalla collegata nel corso del mese di novembre 2019, hanno scadenza entro il 31.12.2020.

## Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-ter, C.c.)

La società non ha in essere accordi non risultanti dallo Stato Patrimoniale.

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

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 22-quater, C.c.)

### Emergenza Covid-19

La pandemia in atto, oltre ai devastanti effetti umani, sociali ed economici, investe i processi contabili, introducendo ulteriori elementi di incertezza, soprattutto sugli aspetti valutativi e sull'informazione a corredo.

La Fondazione Nazionale dei Dottori Commercialisti ha redatto, in collaborazione con la Società Italiana dei Docenti di Ragioneria e di Economia Aziendale (SIDREA), un documento utile ed efficace al fine di individuare e trattare quelle tematiche contabili che, almeno per i bilanci 2019, possono essere integrate nei provvedimenti legislativi attualmente in corso di discussione.

Ciò premesso, va evidenziato che l'emergenza epidemica da Covid-19 configura, in sostanza, un evento di competenza dell'esercizio 2020 e, come tale, non produce effetti sui valori del bilancio dell'esercizio 2019. Tale comportamento contabile di natura generale resta valido anche con riferimento al calcolo delle perdite durevoli di valore delle immobilizzazioni.

Inoltre, si precisa che l'art. 106 del Decreto legge 17 marzo 2020 n. 18 prevede disposizioni relative al funzionamento delle assemblee delle società per l'approvazione dei bilanci.

Per far fronte alla delicata situazione emergenziale del Paese, il Governo ha adottato rigorose misure di contenimento e distanziamento sociale che non consentono di poter procedere agevolmente con le assemblee dei soci presso la sede sociale.

Il Decreto si muove su due piani differenti ma del tutto complementari. Per un verso, si interviene sui termini per l'approvazione dei bilanci di tutte le società, consentendo una proroga ex lege di quelli già fissati nel Codice civile; per altro verso, si potenzia la partecipazione all'assemblea con collegamento da remoto precisando che il presidente e il segretario non devono necessariamente trovarsi nello stesso luogo.

Alla luce di un tanto, l'art. 106, comma 1, del decreto stabilisce che "In deroga a quanto previsto dagli articoli 2364, secondo comma, e 2478-bis, del Codice civile o alle diverse disposizioni statutarie, l'assemblea ordinaria è convocata entro centottanta giorni dalla chiusura dell'esercizio".

La pandemia da COVID-19 dei primi mesi del 2020, che ha imposto la sospensione dell'attività scolastica a cui è seguito il lockdown delle attività produttive non essenziali prescritto dal DPCM 22 marzo 2020, ha causato effetti sulla produttività, sulla redditività, sulla tesoreria, sull'occupazione e su tutti gli aspetti imprenditoriali inclusi i mercati delle imprese a livello nazionale ed internazionale.

La Vostra azienda non ha subito il blocco produttivo in quanto svolge attività ritenute essenziali quale il trasporto pubblico locale; tuttavia l'emergenza sanitaria ha impattato negativamente sull'andamento economico dell'attività con effetti che sono al momento in corso di valutazione.

L'Azienda ha effettuato l'aggiornamento della valutazione del Rischio Biologico in data 10 marzo 2020 (Rev.2). Il documento contempla quattro scenari di rischio crescente (scenario 1 = bassa probabilità di diffusione del contagio; scenario 4 = molto elevata probabilità di diffusione del contagio); in considerazione della continua emanazione di Decreti e di Ordinanze da parte della Regione, il documento prevede che l'eventuale modifica dello scenario di appartenenza possa essere deciso e reso evidente ai fatti (compresa la "data certa") anche non mediante la ristampa in sequenza del fascicolo, ma mediante comunicazione scritta tracciabile da parte del Datore di Lavoro (Ordini di Servizio), da allegarsi al fascicolo stesso. Conseguentemente all'emanazione del suddetto documento, è stata aggiornata la Procedura P 22 "Gestione delle emergenze" (Rev04 dd. 17/03/2020) ed è stata introdotta una nuova istruzione operativa I 53 "Gestione di una persona sintomatica in Azienda" (Rev00 dd. 17/03/2020).

Relativamente alla protezione dei dipendenti (mascherine, disinfettanti e guanti), APT, seppur con grosse difficoltà iniziali, ha provveduto a consegnare a tutto il proprio personale i dispositivi previsti dalla normativa cogente già dai primi giorni di marzo.

In data 10 aprile 2020, è stato consegnato un kit comprendente 50 mascherine chirurgiche, 100 guanti e 300 ml di disinfettante mani a tutti e 205 i dipendenti.

Sono in fase di costituzione analoghi kit da consegnare a tutti i dipendenti nella settimana dal 3 al 10 giugno. Tali kit garantiranno la protezione quotidiana per altri 50 giorni.

Inoltre, a partire dal 24 febbraio, come previsto dalla normativa vigente, tutti i mezzi circolanti vengono disinfettati quotidianamente da una ditta specializzata con prodotti a base alcolica.

Riguardo agli uffici, dal 12 marzo, per due volte a settimana (lunedì e giovedì), viene effettuata una sanificazione di tutte le superfici a contatto con le mani. Oltre a ciò, la pulizia quotidiana prevista dal contratto in essere continua ad essere effettuata.

L'azienda ha posto in essere il lavoro in modalità smart working a rotazione per il personale impiegatizio e per le persone a rischio ed ha adottato ove possibile la modalità di audio video conferenza per le riunioni.

Non è stata necessaria la chiusura di alcun reparto, ancorché si sia reso necessario il ricorso alla CIG con il fondo bilaterale di solidarietà attivato per alcuni dipendenti nella misura di circa il 30% del totale.

Si sono inoltre utilizzate tutte le ferie e permessi dell'anno precedente.

L'attività di contatto con i clienti e gestione di backoffice-reception è stata ridotta nel periodo di totale chiusura al pubblico degli uffici, i quali sono attualmente riaperti consentendo l'ingresso alla reception di un solo soggetto alla volta.

I turni e le linee di servizio sono stati riorganizzati sulle base delle esigenze operative, tenendo conto dei decreti nazionali e regionali di tempo in tempo emessi dalle competenti autorità.

Sui mezzi di trasporto pubblico, le misure di salvaguardia delle distanze di sicurezza sono state conformate alle disposizioni nazionali e regionali di tempo in tempo emanate dalle competenti autorità.

Ove necessario, in base alle dimensioni degli ambienti di lavoro in rapporto con il numero di persone che li occupano (più di due per stanza), è stato adottato l'obbligo di indossare le mascherine.

## **Informazioni ex art. 1, comma 125, della legge 4 agosto 2017 n. 124**

Ai sensi dell'art. 1, comma 125-bis, della Legge 4 agosto 2017, n. 124, in ottemperanza all'obbligo di trasparenza, si segnala che sono state ricevute sovvenzioni contribuiti, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere da pubbliche amministrazioni.

Norma della misura	ART. 2 CCNL siglato il 20.12.2003 – art. 23 L. 27.02.2004 N. 47
Titolo della misura	Finanziamento del rinnovo contrattuale per il settore del trasporto pubblico locale
Autorità concedente	Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Data concessione	06.06.2019
Atto di concessione	M_INF.TPL.REGISTRO DECRETI.R0000198.06-06-2019;
Importo	316.863,00 € per le annualità 2018
Data erogazione	18.06.2019

Norma della misura	Legge 23/12/2005, n. 266, art. 1, comma 273
Titolo della misura	Rimborso maggiori oneri sostenuti per trattamenti aggiuntivi, rispetto a quelli erogati dall'Inps, delle indennità di malattia relativa all'anno 2012
Autorità concedente	Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, tramite l'INPS
Data concessione	31.05.2018
Atto di concessione	Circolare N. 75 31.05.2018 - Direzione Generale INPS
Importo	122.582,15 €
Data erogazione	31.08.2019

Norma della misura	Legge n. 38/2001, art. 8 – L.R. n. 33/2015, art. 3, commi 15-17
Titolo della misura	Progetto relativo all'utilizzo della lingua slovena
Autorità concedente	Regione Autonoma Friuli – Venezia Giulia
Data concessione	23.09.2019
Atto di concessione	Decreto Dir. Centr. Aut. Loc. Funz. Pubbl. Sicur. E pol. Dell'immigr. Prot. 0019017/P/2019;
Importo	5.200,00 €
Data erogazione	12.11.2019

## Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'assemblea di così destinare il risultato d'esercizio:

Risultato d'esercizio al 31/12/2019	Euro	2.485.645
5% a riserva legale	Euro	
a utili da destinare	Euro	248.645
a dividendo	Euro	2.237.000

La presente nota integrativa è redatta secondo quanto previsto dal Codice civile e dai principi contabili. Per ottemperare agli obblighi di pubblicazione nel Registro delle Imprese, una volta approvata, sarà convertita in formato XBRL; pertanto potrebbero essere poste in essere alcune variazioni formali necessarie per rendere tale nota compatibile con il formato per il deposito.

Il presente bilancio, composto da Stato patrimoniale, Conto economico e Nota integrativa e Rendiconto finanziario, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.

Il Presidente del Consiglio di amministrazione  
Caterina Bellefi

# AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

## Relazione sulla gestione

### Bilancio Ordinario al 31/12/2019

Signori Soci, Signori Azionisti, nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2019; nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, Vi forniamo le notizie attinenti la situazione della Vostra società e le informazioni sull'andamento della gestione. La presente relazione, redatta con valori espressi in unità di Euro, viene presentata a corredo del Bilancio d'esercizio al fine di fornire informazioni reddituali, patrimoniali, finanziarie e gestionali della società corredate, ove possibile, di elementi storici e valutazioni prospettiche.

### Informativa sulla società

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

### Approvazione del bilancio d'esercizio

La società approva il presente bilancio d'esercizio nel termine dei 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio sociale sulla scorta dell'emergenza sanitaria dovuta alla diffusione del virus pandemico COVID-19 così come previsto all'art. 19 dello statuto, che richiama quanto previsto dall'art.2364 del c.c. e sulla scorta delle disposizioni contenute nell'art. 106 del D.L. n. 18/2020.

### Fatti di particolare rilievo

Il 24 giugno 2019 l'Assemblea dei Soci ha deliberato di aumentare il numero dei membri del Consiglio di Amministrazione portandolo da tre a cinque. Nella stessa seduta sono stati nominati il Presidente del Consiglio nella persona dell'avvocato Caterina Belletti ed i consiglieri avv. Luigi Bonomo, sig.ra Sara Cumar, ing. Bruno Pascoli e ing. Sergio Signore. A seguito delle dimissioni, di data 4 ottobre 2019, della consigliera Cumar, il 29 novembre l'Assemblea

dei Soci ha nominato la sig.ra Alessandra Brumat quale nuovo membro del Consiglio di Amministrazione. L'attuale Consiglio di Amministrazione terminerà il suo mandato con l'approvazione del Bilancio che si chiuderà il 31 dicembre 2021. Il Collegio Sindacale è stato rinnovato in data 24 giugno dall'Assemblea dei Soci che ha indicato come Presidente il dott. Pietro Dessenibus e come membri effettivi il dott. Giuseppe Gregoris e la dott.ssa Valentina Pahor, come supplenti il dott. Carlo Plet e la dott.ssa Elisa Fantin. Anche il Collegio Sindacale concluderà il mandato con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2021.

Con riferimento ai fatti di rilievo, si evidenzia che il nuovo Consiglio di Amministrazione ha inteso *ab ovo* ottenere una ricognizione terza ed approfondita dello stato finanziario, economico e organizzativo dell'Azienda. Allo scopo sono stati affidati vari incarichi di *due diligence* a professionisti di fiducia. Dalle analisi effettuate e pervenute in azienda a partire dalla fine di novembre 2019 sono state evidenziate lacune e discrasie nelle proiezioni del piano industriale, nell'organizzazione e gestione aziendale, nella mancanza di un controllo di gestione, nelle procedure del recupero crediti ed in particolare nella gestione dei contratti. Allo scopo il Consiglio di Amministrazione procedeva a pianificare e mettere in atto azioni correttive e di sistema talune di immediato impatto, altre concretizzatesi a conclusione del processo di *due diligence* e quindi a valere già dai primi mesi del 2020.

Sempre su segnalazione dei consulenti è stata affrontata la problematica della gestione dei crediti maturati dall'accertamento delle violazioni degli utenti viaggianti senza titolo di viaggio o comunque non valido per il trasporto. La norma di riferimento in materia di violazioni del *Regolamento di Vettura* ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare è l'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007, il quale definisce le multe comminate agli utenti come sanzioni amministrative che, come tali, si prescrivono in cinque anni (art. 28, Legge n. 689/1981). Rispetto alla prassi seguita nei precedenti esercizi, si è ritenuto di esporre in bilancio i crediti per le somme pretese agli utenti e le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio. In ogni caso le diverse modalità di iscrizione non hanno comportato alcun effetto sul patrimonio netto iniziale e sul conto economico dell'esercizio, in quanto i crediti iscritti sono stati pressoché integralmente svalutati.

Nel corso del secondo semestre 2019 è stato affrontato il tema relativo all'organigramma aziendale al fine di renderlo più idoneo specialmente alle attività connesse con la operatività della TPL FVG Scarl. È stata adottata una nuova tabella numerica compatibile con le possibili evoluzioni del servizio svolto da APT nella quale è stata inserita anche una figura dirigenziale apicale che potesse far orientare l'organizzazione aziendale verso i livelli organizzativi e di servizio congrui a quelli delle altre realtà di TPL regionale.

In considerazione del fatto dell'avvenuta aggiudicazione del bando pare appropriato fornire un adeguato aggiornamento su tale argomento.

Il percorso, iniziato con la DGR n. 26 del 10 gennaio 2014, contenente la definizione dei criteri di gara per il nuovo affidamento, era giunto a conclusione in data 28 febbraio 2017 con l'aggiudicazione in via definitiva del servizio di TPL su gomma alla società consortile TPL FVG Scarl, alla quale partecipano in parti uguali gli attuali gestori del servizio, operanti nel territorio regionale, cioè le società Trieste Trasporti, SAF di Udine, ATAP di Pordenone e APT di Gorizia.

I contenuti del bando mostravano sensibili elementi di novità rispetto al passato, presentando, in particolare, quali tratti distintivi:

- Un bacino unico costituito dall'intero territorio regionale;
- Un forte orientamento alla qualità, all'attrattività e alla flessibilità dei servizi;
- Un articolato sistema di monitoraggio delle prestazioni;
- Qualificati requisiti economici, tecnici e organizzativi per la partecipazione;
- L'indicizzazione annuale del corrispettivo e delle tariffe, con soglie predeterminate;
- Una base d'asta di 118,3 milioni di euro all'anno più IVA;
- Un criterio di aggiudicazione sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- L'obbligo di acquisizione dal precedente gestore delle infrastrutture strategiche;
- L'obbligo di assumere tutto il personale addetto ai servizi TPL in forza al precedente gestore;
- Il mantenimento sostanziale degli attuali requisiti della flotta.

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

Il Consiglio di Stato cassava il ricorso. Avverso tale decisione Busitalia e Autoguidovie proponevano ricorso per revocazione; in virtù de gravame la Regione, con nota del 19 giugno 2018 comunicava a TPL FVG il differimento della sottoscrizione del nuovo contratto di servizio in attesa della pronuncia della massima assise sul ricorso de quo. Il 23 agosto 2019 il Consiglio di Stato con sentenza n. 5805/19 dichiarava inammissibile l'impugnazione.

Definito il contenzioso, in data 15 novembre 2019 veniva sottoscritto tra la Regione FVG e TPL FVG Scarl il "*Contratto di servizio per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e marittimo di competenza della regione autonoma Friuli Venezia Giulia*".

L'accordo prevede lo svolgimento di servizi per 43.366.308 km annui, dei quali 19.639.278 per servizi urbani e 23.727.030 per servizi extraurbani (dei quali 151.500 su tratta funicolare) e 51.800 miglia relativi ai servizi marittimi. La durata sarà decennale a partire dalla data di effettivo avvio del servizio, stabilita per il 1 maggio 2020, con facoltà da parte della Regione di esercitare un'opzione di proroga per ulteriori cinque anni. Il corrispettivo annuo sarà pari a € 120.179.459,40 IVA inclusa, nonché di €/km 0,66 e €/km 0,44 IVA inclusa per i suddetti "servizi aggiuntivi" che dovessero essere richiesti rispettivamente in ambito urbano ed extraurbano.

L'intesa prevede, inoltre, specifiche disposizioni in relazione agli obblighi di servizio stabiliti dal disciplinare e agli impegni assunti dall'affidatario all'atto della formulazione dell'offerta.

Il successivo 20 dicembre, la Regione ha altresì definito con le Aziende gli atti di prosecuzione dei precedenti Contratti di Servizio a copertura del periodo dal 1 gennaio al 30 aprile 2020. In data 30 aprile 2020 la Regione FVG ha comunicato il Decreto di ulteriore proroga del vigente Contratto di servizio per il periodo 1° maggio/10 giugno 2020.

## **Quadro normativo di riferimento**

Il Trasporto Pubblico locale rimane disciplinato, per i rapporti con il personale dal R.D. 148 del 1931 e per il quadro generale dal Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 442, unitamente alle loro successive modifiche e integrazioni.

Nella Regione FVG, a Statuto Speciale, il settore dei servizi di TPL è ancora regolamentato dalla LR 23/2007, in attuazione del Dlgs 1 aprile 2004, n. 111, sebbene per il regime di affidamento attualmente in vigore sono rimaste valide anche le disposizioni contenute nella LR. 20/1997.

Fino alla data del 10 giugno 2020 rimarrà in vigore il regime contenuto nel Contratto di Servizio stipulato con la Provincia di Gorizia per l'esercizio dei servizi di TPL nell'Unità di Gestione Goriziana, scaduto il 31 dicembre 2010 ma via via prorogato per quasi un decennio in funzione della conclusione delle procedure di gara bandite dalla Regione FVG per il nuovo affidamento e del successivo contenzioso.

A partire dal 11 giugno 2020 il riferimento di natura contrattuale sarà costituito dal nuovo contratto sottoscritto dalla Regione e da TPL FVG Scarl in data 15 novembre 2020, unitamente agli obblighi di servizio stabiliti dal disciplinare di gara.

Va evidenziato che all'atto della costituzione della società consortile i soci sottoscrivevano un regolamento per il funzionamento della scarl e coevi patti parasociali. Il nuovo Cda di Apt sin dal primo Consiglio affrontava il problema della sperequazione in danno di APT delle regole anteatte e, inoltre, segnalava la necessità di dover ripermire le spese che le singole società erano obbligate a corrispondere alla scarl per la sua gestione ordinaria. A tal proposito APT, in seno al Consiglio della Consortile ha richiesto la revisione del regolamento e dei patti parasociali per un loro adeguamento alle realtà societarie relativamente alla suddivisione delle spese, agli aspetti organizzativi della consortile ed alla partecipazione agli aspetti patrimoniali, elementi ritenuti ormai non più attuali in quanto troppo datati e non congrui pure alle normative civilistiche in vigore.

Va infine citata a riferimento la recente LR 6/2019 che ha modificato la storica LR 23/2007 in materia di TPL. In particolare, con la modifica dell'art.34, si è dato corso all'introduzione sperimentale di un'agevolazione per l'acquisto di abbonamenti annuali scolastici a favore degli studenti che utilizzano i servizi del TPL. Tale agevolazione riservata agli studenti fino a ventisei anni di età e residenti nel territorio regionale è stata al momento concessa limitatamente ai casi di differenza tra il comune di residenza e quello della sede dell'istituto scolastico frequentato, di ogni grado compresa l'Università.

## Attività di direzione e coordinamento

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

## Situazione patrimoniale e finanziaria

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

(unità di euro)						
Dati patrimoniali e finanziari	31/12/2019	%	31/12/2018	%	Variazione	Variaz. %
<i>Capitale circolante netto:</i>						
Rimanenze di materie prime e prodotti	274.951	1,8%	263.464	2,1%	11.487	4,4%
Crediti commerciali	2.352.891	15,1%	2.267.683	18,2%	85.208	3,8%
Crediti diversi	3.702.662	23,8%	3.436.195	27,6%	266.467	7,8%
Debiti commerciali	-1.167.956	-7,5%	-944.416	-7,6%	-223.540	23,7%
Debiti diversi	-1.738.356	-11,2%	-4.564.352	-36,7%	2.871.994	-62,9%
Ratei e risconti attivi (passivi)	-853.608	-5,5%	-600.495	-4,8%	-253.113	42,2%
<b>Capitale Circolante Netto</b>	<b>2.570.584</b>	<b>16,5%</b>	<b>-141.921</b>	<b>-1,1%</b>	<b>2.758.503</b>	<b>-1.943,7%</b>
<i>Capitale immobilizzato:</i>						
Immobilizzazioni materiali	13.644.431	87,7%	12.807.451	103,0%	836.980	6,5%
Immobilizzazioni immateriali	69.861	0,4%	84.154	0,7%	-14.293	-17,0%
Immobilizzazioni finanziarie	1.993.548	12,8%	1.993.630	16,0%	-82	0,0%
<b>Capitale Immobilizzato</b>	<b>15.707.840</b>	<b>100,9</b>	<b>14.885.235</b>	<b>119,7%</b>	<b>822.605</b>	<b>5,5%</b>
Fondi rischi ed oneri e T.F.R.	-2.714.565	-17,4%	-2.308.244	-18,6%	-452.319	19,6%
<b>CAPITALE INVESTITO NETTO</b>	<b>15.563.859</b>	<b>100,0%</b>	<b>12.435.070</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.128.789</b>	<b>25,2%</b>
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>33.869.735</b>	<b>217,6%</b>	<b>33.884.091</b>	<b>272,5%</b>	<b>-14.356</b>	<b>0,0%</b>
<i>Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva):</i>						
Disponibilità liquide	-18.308.438	-117,6%	-21.449.747	-172,5%	3.141.309	-14,6%
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0		0			
Debiti verso banche e finanziatori a breve	2.562	0,0%	726	0,0%	1.836	252,9%
<b>Indebitamento finanziario / (Posizione finanziaria netta positiva) a breve</b>	<b>-18.305.876</b>	<b>-117,6%</b>	<b>-21.449.021</b>	<b>-172,5%</b>	<b>3.143.145</b>	<b>-14,7%</b>



Debiti verso banche e finanziatori a medio/lungo	0		0			
<b>Indebitamento netto a medio/lungo</b>	<b>0</b>		<b>0</b>			
<b>Totale Indebitamento netto /(Posizione finanziaria netta positiva)</b>	<b>-18.305.876</b>	<b>-117,6%</b>	<b>-21.449.021</b>	<b>-172,5%</b>	<b>3.143.145</b>	<b>14,7%</b>
<b>FONTI DI FINANZIAMENTO</b>	<b>15.563.859</b>	<b>100%</b>	<b>12.435.070</b>	<b>100,0%</b>	<b>3.128.789</b>	<b>25,2%</b>

## Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Alla data di chiusura dell'esercizio il Capitale Circolante Netto ammontava a complessivi € 2.616.582, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € -141.921, con un incremento complessivo pari ad € 2.758.503.

L'incremento è dovuto principalmente alla riduzione dei debiti a breve termine e, in particolare, ai debiti diversi che passano da € 4.564.352 per il 2018 a € 1.692.358 per il 2019 principalmente in ragione del pagamento del debito residuo ai soci del dividendo deliberato nel 2018 per € 2.747.000. I crediti a breve termine <sup>1</sup> registrano invece un incremento del 4,7%, passando da € 3.664.953 a € 3.837.732, essenzialmente per effetto dell'incremento dei crediti verso l'impresa collegata TPL FVG S.C. a R.L.. L'incremento registrato nelle rimanenze finali, che passano da € 263.464 a € 274.951, è stato parzialmente influenzato, nella misura di € 20.000, dal parziale storno della svalutazione a suo tempo imputata su alcuni ricambi a lento rigiro, acquistati in esercizi precedenti.

La parte investimenti ha registrato un incremento netto di € 822.605, sostanzialmente ascrivibile al ciclo di rinnovo dei beni strumentali, principalmente rappresentato da nuovi autobus per il trasporto pubblico locale.

Il capitale investito netto alla data di chiusura dell'esercizio 2019 registra di conseguenza un aumento complessivo rispetto all'esercizio precedente nella misura di € 3.128.789; nell'ambito di tale dinamica l'incremento degli investimenti netti complessivi è stato finanziato integralmente attingendo alle disponibilità liquide, che variano da € 21.449.747 a € 18.308.438.

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che le disponibilità liquide subiscono un decremento mentre il Patrimonio Netto permane sostanzialmente stabile, in ragione del fatto che l'utile 2018 è stato oggetto di distribuzione pressoché totale agli azionisti.

In particolare, l'importo dei debiti verso banche e finanziatori a breve termine risulta pari ad € 1.206 alla fine dell'esercizio 2019, contro un saldo passivo di € 706 alla fine del 2018. A seguito dell'avvenuto rimborso dell'ultima rata relativa al mutuo contratto nel corso dell'esercizio 2012 con Banca Mediocredito del F.V.G., che si è estinto alla fine del mese di giugno 2018, la società non ha posizioni bancarie passive a medio lungo termine.

In relazione alla voce B.3 - Fondi per rischi ed oneri, si è verificato un incremento complessivo pari ad € 452.319 nel corso dell'esercizio 2019, generato pressoché integralmente da nuovi stanziamenti a fronte di accantonamenti al Fondo Rinnovo CCNL per un l'importo di € 408.772, corrispondente alla previsione di oneri potenzialmente rivenienti da maggiori indennità per i giorni feriali fruiti dai dipendenti in base alla giurisprudenza comunitaria e nazionale.

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 € 38.194.

Ai sensi dell'art. 2428 c.c., co. 1, vengono riportate nelle pagine che seguono le informazioni relative ai costi, ai ricavi, agli investimenti, nonché una descrizione dei principali rischi ed incertezze a cui la società è esposta. Inoltre, per una migliore comprensione della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'andamento della

<sup>1</sup> I crediti al breve termine sono rappresentati dai crediti commerciali e i crediti diversi, al netto dei crediti tributari aventi scadenza oltre l'esercizio successivo e delle imposte anticipate

gestione, vengono analizzati i principali indicatori di risultato economico e finanziario, nonché i principali dati relativi al personale dipendente e all'impatto ambientale dell'attività aziendale.

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

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

<b>Struttura finanziaria:</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>31/12/2018</b>
• Indice di indebitamento: ( <i>PFN/Patrimonio netto</i> )	- 0,54	- 0,63
• Indice di copertura primario: ( <i>Patrimonio Netto/Capitale immob.</i> )	2,16	2,28

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; nel caso specifico l'indice è addirittura minore di zero, in quanto la Posizione Finanziaria Netta della società è positiva, nel senso che è rappresentata dalle disponibilità liquide, non essendo presenti debiti di natura finanziaria.

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

## Situazione economica

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

	31.12.2019	%	31.12.2018	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
Ricavi delle vendite	21.176.507	100%	20.762.597	100%	413.910	1,99%
Altri ricavi e proventi	1.743.064	8,23%	1.339.833	6,45%	403.231	30,10%
<b>Valore della produzione</b>	<b>22.919.571</b>	<b>108,23%</b>	<b>22.102.430</b>	<b>106,45%</b>		
Consumi di materie prime	(3.229.15)	15,25%	(3.304.721)	15,92%	-75.606	-2,29%
Altri costi operativi	(2.817.452)	13,30%	(2.926.531)	14,10%	-109.079	-3,73%
Costo del personale	(10.572.673)	49,93%	(10.083.083)	48,56%	489.590	4,86%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(413.238)	1,95%	(25.223)	0,12%	388.015	1.538,34%
Oneri diversi di gestione	(272.173)	1,29%	(280.596)	1,35%	-8.423	-3,00%
<b>EBITDA*</b>	<b>5.614.920</b>	<b>26,51%</b>	<b>5.482.276</b>	<b>26,40%</b>	<b>132.644</b>	<b>2,42%</b>
Ammortamenti e svalutazioni delle immobilizzazioni	(2.705.577)	12,78%	(2.530.051)	-12,19%	(175.526)	6,94%
<b>EBIT</b>	<b>2.909.343</b>	<b>13,74%</b>	<b>2.952.225</b>	<b>14,22%</b>	<b>(42.882)</b>	<b>(1,45%)</b>
Proventi e (oneri) finanziari	226.500	1,07%	305.574	1,47%	(79.074)	(25,88%)
<b>EBT</b>	<b>3.135.843</b>	<b>14,81%</b>	<b>3.257.799</b>	<b>15,69%</b>	<b>(121.956)</b>	<b>(3,74%)</b>
Imposte sul reddito	(650.198)	-3,07%	(734.805)	-3,54%	84.607	(11,51%)
<b>Risultato d'esercizio</b>	<b>2.485.645</b>	<b>11,74%</b>	<b>2.522.994</b>	<b>12,15%</b>	<b>(37.349)</b>	<b>(1,48%)</b>
<p>*L'EBITDA è un risultato intermedio, determinato al lordo degli ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni, dei risultati dell'attività finanziaria, comprensiva delle rettifiche di valore delle attività e passività finanziarie e delle imposte sul reddito. Si tratta di una misura utilizzata dalla Società per monitorare e valutare il suo andamento operativo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dalla Società potrebbe non essere omogeneo con quello utilizzato da altre entità e pertanto non risultare comparabile.</p>						

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

<i>Risultati delle singole gestioni</i>	<i>Esercizio 2019</i>	<i>Esercizio 2018</i>
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	2.909.343	2.952.225
Totale proventi e oneri finanziari	226.500	305.574
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie		-
Risultato prima delle imposte	3.135.843	3.257.799
Imposte sul reddito dell'esercizio	650.198	734.805
<b>Utile dell'esercizio</b>	<b>2.485.645</b>	<b>2.522.994</b>

Come si può osservare, la gestione caratteristica ha registrato anche per l'anno 2019 un risultato ampiamente positivo: la differenza tra valore e costi della produzione è pari ad € 2.909.343, contro € 2.952.225 dell'esercizio 2018.

Il decremento dell'utile della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2018 è dovuto da un lato all'incremento del valore della produzione (+ € 817.141), al quale si contrappone un aumento di poco superiore dei costi della produzione (+ € 860.023); si registra in particolare una variazione positiva dei ricavi per prestazioni di servizi pari a € 413.910 e degli altri ricavi e proventi per € 403.231. Con riguardo alla voce Altri ricavi, va rilevato che, rispetto alla prassi seguita nei precedenti esercizi, si è ritenuto di esporre in bilancio le somme pretese dagli utenti e le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare, materia regolata dall'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio. Tale posta è stata poi oggetto di una svalutazione pressoché integrale, iscritta nella voce B10 del Conto economico.

Si segnala che l'incremento dei ricavi per prestazioni di servizi tra i due esercizi è legato in parte al maggior numero di chilometri percorsi nell'esercizio in chiusura.

Si evidenzia, in particolare per i costi della produzione, il lieve decremento registrato nei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, che diminuiscono di € 40.108 complessivi, l'incremento nei costi del personale (+ € 489.590), la flessione nei costi per godimento di beni di terzi (- € 32.980) e la crescita degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, che aumentano di € 179.216 in relazione al maggior valore da ammortizzare per gli autobus acquistati nell'esercizio, mentre per le altre voci di costo non si segnalano variazioni di rilievo.

Anche per l'esercizio 2019 il risultato della gestione finanziaria assume valori ampiamente positivi (€ 226.500), pur registrando un decremento rispetto all'esercizio precedente (- € 79.074), principalmente dovuto ai minori interessi attivi su conti correnti (- € 92.552), cui fanno riscontro maggiori introiti per dividendi (+ 8.953 €) e minori interessi e oneri finanziari (- € 4.525).

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore superiore (€ 3.135.843) rispetto al margine dell'attività operativa (€ 2.909.343).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore positivo pari a € 2.485.645, risultato che è motivo di soddisfazione per l'Organo amministrativo.

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

DESCRIZIONE	ANNO 2019	ANNO 2018	ANNO 2017
- Introito da contratto di servizio TPL	15.242.541	15.105.237	14.996.753
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.869.342	1.919.548	1.916.003
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.303.839	1.299.440	1.424.940
- Incasso biglietti urbano	587.219	512.545	522.977
- Incasso abbonamenti urbano	346.051	326.453	292.233
- Servizi aggiuntivi TPL	103.676	160.926	83.605
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	691	791	3.918
- Incasso biglietti marittimo	181.616	175.691	143.030
- Incasso abbonamenti marittimo	3.997	3.284	3.324
- Servizi scolastici e diversi	421.062	298.075	251.249
- Turismo Italia	1.031.727	878.126	834.273
- Turismo estero	74.837	72.540	58.113
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	9.909	9.941	9.860
- Prestazioni a terzi urbano	-	-	-
- Servizi autorizzati (atipici)	-	-	-

<b>Totale ricavi per prestazioni di servizi</b>	<b>21.176.507</b>	<b>20.762.597</b>	<b>20.540.278</b>
---	-------------------	-------------------	-------------------

## Principali indicatori della situazione economica

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

<i>Descrizione</i>	<i>31/12/2019</i>	<i>31/12/2018</i>
• R.O.E. <i>(Risultato Netto/Patrimonio Netto)</i>	7,3%	7,4%
• R.O.I. <i>(Reddito Operativo/Attività Nette)</i>	7,2%	7,0%
• E.B.I.T. (risultato prima delle imposte)	3.135.843	3.257.799

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 operativa aziendale.

Si evidenzia che tanto il R.O.E (Risultato Netto/Patrimonio Netto) che il R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette) si mantengono su valori stabili rispetto al precedente esercizio.

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2019 sono esposti in sintesi, al costo storico per gli investimenti e al valore contabile netto per i disinvestimenti, nel prospetto che segue:

<b>DESCRIZIONE</b>	<b>INVESTIMENTI LORDI</b>	<b>RICLASSIFICHE</b>
Costruzioni leggere urbano	2.722	
Costruzioni leggere extraurbano	5.489	
Fabbricato industriale	4.556	
Fabbricato uso direzionale (sede)	136	
Impianti aria condizionata	1.690	
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	15.890	
Impianto di sicurezza TPL extraurbano	3.102	
Impianto di sicurezza TPL urbano	62.916	
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	9.135	
Attrezzi e utensili TPL urbano		
Attrezzature specifiche extraurbano	93.431	
Attrezzature specifiche urbano	108.294	
Attrezzature specifiche noleggio		
Materiale rotabile TPL extraurbano	2.707.100	
Materiale rotabile TPL urbano	450.000	
Materiale rotabile TPL noleggio	720.500	
Mobili e arredi TPL extraurbano	2.080	
Mobili e arredi TPL urbano		
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	28.827	
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano		
Autovetture e motocicli TPL extraurbano		
Automezzi TPL extraurbano		
Immobilizzazioni in corso e acconti	528.716	(1.220.600)
<b>TOTALI</b>	<b>4.744.584</b>	<b>(1.220.600)</b>

## Informazioni ex art 2428 C.C.

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

### Principali rischi e incertezze a cui è esposta la società

Anche con riferimento a quanto previsto dall'art. 2428 C.C., come modificato dal D.Lgs. n. 32/2007, in relazione a possibili fatti o situazioni dai quali potrebbero derivare rischi di natura finanziaria, si evidenzia che la società ad oggi non ha in essere operazioni in 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. In particolare va richiamata la problematica relativa al recupero dei crediti derivanti dalle sanzioni comminate all'utenza che viola il regolamento di vettura. Rispetto alla prassi seguita nei precedenti esercizi, si è ritenuto di esporre in bilancio l'ammontare di tali crediti e in considerazione dell'elevatissimo grado di insolvenza

delle posizioni di che trattasi riscontrato storicamente dalla società, si è ritenuto di operare una svalutazione pressoché integrale delle stesse, con relativo recupero fiscale ai fini dell'Ires e dell'Irap.

La Corte di Giustizia Europea così come la Corte di cassazione (sentenza 13425/2019) hanno emesso verdetti favorevoli rispetto al principio sancito dall'art.7, Direttiva Europea 88/2003, secondo il quale anche durante la fruizione delle ferie annuali la retribuzione deve essere mantenuta pari a quella normalmente percepita durante i periodi di lavoro, situazione che altrimenti potrebbe scoraggiare i lavoratori dalla fruizione delle stesse. Di seguito si sono registrati ricorsi gerarchici presentati dalla quasi totalità degli agenti in guida e di parte del personale non viaggiante con i quali veniva chiesto il ricalcolo della retribuzione percepita per i periodi di ferie pregressi e, se del caso, il ricalcolo dell'indennità sostitutiva delle ferie non godute. Seguendo le indicazioni, anche operative, della ns associazione di categoria (ASSTRA), pur respingendo tutti i ricorsi, si è creato un apposito fondo, nello stato patrimoniale, a copertura del possibile rischio economico derivante da ulteriori sviluppi della vertenza che sta per venire affrontata a livello nazionale in quanto tutte le società esercenti il TPL si trovano coinvolte.

Non risultano iscritti a bilancio finanziamenti o mutui passivi, pertanto la società non risulta esposta al rischio di variazione dei tassi di interesse.

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.

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 in crescita registrati nell'anno 2019 derivano indubbiamente da elementi congiunturali; in un futuro non così remoto potrebbero subire nuovamente importanti variazioni, anche in correlazione delle criticità creatasi a seguito della diffusione mondiale dell'epidemia virale denominata COVID-19.

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, anche assieme alle altre aziende regionali.

Sul fronte del costo più significativo, quello relativo al personale, si è già concluso nell'esercizio 2015 il percorso che ha portato alla sottoscrizione del CCNL autoferrotranvieri, scaduto nel 2010 e siglato tra le parti in data 28 novembre 2015; il nuovo contratto copriva il periodo 2015 – 2017. Da quella data, essendo in atto le trattative fra le parti sociali a livello nazionale, non ci sono state variazioni nell'assetto economico. Questo contribuisce positivamente nella gestione aziendale sotto un duplice aspetto: da un lato permette di quantificare con una sicura approssimazione il costo del personale anche per l'esercizio 2020, evitando problemi di carattere previsionale in sede di chiusura di tale 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 a tutto il 30 aprile 2020 con la possibilità di ulteriore proroga al 30 agosto 2020. Il tutto sarà oggetto di revisione e aggiornamento a seguito dell'entrata in vigore del nuovo servizio unico regionale.

È doveroso segnalare un'ulteriore e nuova variabile sorta alla fine di dicembre 2019 relativa ai tempi di liquidazione dei contributi statali, erogati per il tramite regionale, previsti a sostegno degli oneri per i rinnovi contrattuali di categoria avvenuti nel periodo 2002-2007.

E' da rilevare che in data 11 dicembre 2019, difformemente a tutti gli impegni formalmente assunti ed ai provvedimenti posti in essere, la Direzione centrale Infrastrutture e Territorio della regione FVG ha indirizzato alle aziende che esercitano il servizio di TPL una nota con la quale ha provveduto a comunicare che, in seguito ad approfondimenti economico giuridici, l'Ufficio non riteneva di dover procedere ad ulteriori erogazioni sia in relazione alle attività pregresse che a periodi futuri.

In estrema sintesi, l'Ufficio regionale intenderebbe ora rivedere, sulla base di ulteriori approfondimenti non chiaramente descritti e dopo dodici anni dalla loro prima applicazione, l'erogazione di tali contributi, come stabilite dal "Regolamento recante criteri e modalità di utilizzo delle risorse statali per il finanziamento del rinnovo contrattuale per il settore del trasporto pubblico locale", approvato con D.P.Reg. 310/2007.

Allo stato attuale della vicenda ancora non conclusa e stante le azioni anche legali verso la Regione di SAF autoservizi e Trieste Trasporti, si è deciso di operare in continuità con gli esercizi precedenti non inserendo alcuna posta attiva relativa a tali contributi nel bilancio. La società APT, tuttavia, aveva proposto alla Regione un diverso approccio, prudenziale rispetto alla proposizione tout court del giudizio; in tale linea di indirizzo era stato concordato un incontro avanti all'Ufficio Legale della associazione ASSTRA cui avrebbe partecipato anche l'Assessore Regionale ed il Dirigente. L'incontro non si è tenuto perché il giorno dopo la fissazione dell'appuntamento è stata disposta la limitazione alla circolazione a causa della emergenza Covid-19. La società APT ha già richiesto la fissazione di un nuovo tavolo di confronto, anche alla luce dell'instaurato giudizio civile.

Relativamente all'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus COVID-19 e alle conseguenti situazioni che possano originare rischi o incertezze tali da influenzare sostanzialmente l'attività dell'azienda, si rimanda alla nota finale della presente gestione relativa alla "*Evoluzione prevedibile della gestione*".

### Principali indicatori non finanziari

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

### Informativa sull'ambiente

Si rimanda allo specifico punto contenuto nel prosieguo del presente documento.

### Informazioni sulla gestione del personale

Il numero dei dipendenti al 31 dicembre del 2019 era pari a 217, inferiore di una unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; si evidenzia che al 31/12/2019 cinque dipendenti sono assunti con contratto part-time. Nel corso dell'anno 2019 sono state registrate tre cessazioni di lavoro per pensionamento.

La composizione dell'organico era così determinata:

	2019	2018	2017	2016
<b>Personale di movimento:</b>				
Personale di guida	180	181	176	172
Controllori, verificatori, esattori	2	2	2	3
<b>Manutenzione e servizi generali:</b>				
Dirigenti	0	0	0	0
Funzionari e impiegati	25	25	22	24
Addetti all'officina	10	10	11	11



<b>Totale addetti</b>	<b>217</b>	<b>218</b>	<b>211</b>	<b>210</b>
-----------------------	------------	------------	------------	------------

Dal punto di vista della presenza media per l'anno 2019 il dato evidenzia un totale di 217,17 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 5.789. Nell'anno 2019 abbiamo registrato un incremento di assenze generale rispetto all'anno 2018. I dati più rilevanti si evidenziano in assenze per aspettativa bisogni privati (3 dipendenti) e assenze per congedo straordinario (1 dipendente). 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.

Nel 2019 si sono verificati quattro eventi di sciopero per complessive 351,96 ore di adesione. Le mancate percorrenze per tali ragioni sono quindi state di km 2.266 per i servizi urbani e 5.569 per quelli extraurbani.

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

### LA FORMAZIONE

Razionalizzare i processi del trasporto pubblico locale insieme ad una formazione mirata può portare a risparmi annui evidenti, laddove la formazione viene intesa come processo di acquisizione e sviluppo di abilità e competenze ma anche come trasmissione di valori di riferimento e norme comportamentali strettamente legate alle politiche e strategie aziendali.

La formazione, in APT, si è concentrata su obiettivi concreti, considerati da anni basilari, optando per una strategia di aggiornamento cogente anche in funzione del passaggio alle nuove procedure imposte dall'assegnazione consorziata del servizio che, di per sé, prevedono l'utilizzo di strumenti in particolare di pianificazione e gestione del servizio che richiedono una formazione ad hoc degli operatori coinvolti direttamente e poi, a caduta, di tutto il personale. L'azienda, quindi, ha mantenuto attivi gli obiettivi considerati imprescindibili, di:

- valorizzazione delle risorse interne attraverso un aggiornamento continuo
- supporto al SGI
- promozione della cultura dell'attenzione verso le risorse umane e verso il miglioramento continuo della qualità del servizio offerto

Le attività di formazione aziendale nel 2019 sono state condotte nell'ambito del seguente schema procedurale:

- analisi dei bisogni formativi, svolta in modo continuativo durante tutto l'anno, attraverso diversi strumenti (reporting dei capi-ufficio, esito qualitativo delle prestazioni, analisi di clima, esigenze cogenti di aggiornamento obbligatorio in termini di sicurezza e di mantenimento dei requisiti/competenze professionali)
- progettazione e gestione dei percorsi di formazione (anche demandate a consulenti esterni) con l'utilizzo delle metodologie più appropriate (formazione d'aula, training on the job, outdoor training, e-learning ecc.) e delle tecniche più adatte (lezione, simulazione, esercitazione ecc.).
- erogazione delle attività formative
- valutazione del gradimento, dell'apprendimento e, quando possibile, dell'impatto e dei risultati della formazione.

Il processo di pianificazione, in APT, coinvolge, in stretta relazione con il SGI, la Direzione e l'ufficio proposto, con la collaborazione della Segreteria di Presidenza per la parte operativa e di realizzazione.

Gli interventi organizzati da APT nel corso del 2019 sono riconducibili a due macro aree:

- la **formazione obbligatoria**

Salute e Sicurezza (D. Lgs 81/08 e s.m.i. e Accordo Stato/Regioni del 2011 e 2016)

<i>Tipologia formativa</i>	<i>Ore corso erogate</i>	<i>Nr. operatori</i>
Formazione generale*	8	2 operatori
Formazione specifica* (includere integrazioni e aggiornamenti)	23	11 operatori
Formazione tecnica – aggiornamento utilizzo carrelli elevatori	10	5 operatori
Formazione a seguito prescrizione medico competente*	0.5	1 operatore
Gestione delle emergenze – Primo Soccorso e Antincendio	17	20 operatori
Primo soccorso pediatrico	2	8 operatori
Formazione preposti	8	2 operatori
Aggiornamento RLS	8	3 operatori
Aggiornamento RSPP	8	1 operatore

\* la formazione è stata erogata, previa analisi del pregresso di ogni operatore, dal RSPP Ing. Giulio Salateo abilitato a un tanto

In ottemperanza a quanto previsto dalla normativa sulla Trasparenza e Anticorruzione, il Responsabile aziendale, Ing. Roberto Bassanese, ha partecipato ad un corso di formazione organizzato da Asstra "ADEMPIMENTI IN MATERIA DI TRASPARENZA, ACCESSO CIVICO E TUTELA DELLA PRIVACY" di 5 ore.

- 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:

<i>Tematica formativa</i>	<i>Durata in ore</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Partecipanti</i>
Uni iso 45001:2018 – la nuova norma sui sistemi di gestione per la salute e la sicurezza	8	Corso frontale	3 operatori
Uni iso 45001:2018 – la nuova norma sui sistemi di gestione per la salute e la sicurezza	4	Corso frontale	12 operatori
L'elaborazione del budget	20	Corso frontale	1 operatore
Misurazione delle performance e reporting	20	Corso frontale	1 operatore
Introduzione al Visual Basic	12	Corso frontale	4 operatori
Power point – aggiornamento	4	Corso frontale	4 operatori
Approfondimento word		Corso frontale	6 operatori
Analisi, dimensionamento e modalità di esercizio di flotte di autobus elettrici	8	Giornata di alta formazione	2 operatori
Il TFR e la sua gestione	4	Corso frontale	2 operatori
La gestione fiscale e contabile dei fringe benefits	4	Corso frontale	1 operatore
Expomove mobilità elettrica e sostenibile	3	Convegno	2 operatori

La tabella non tiene conto della formazione tecnico/pratica del personale di manutenzione laddove intesa quale applicazione di istruzioni operative dei fornitori su apparecchiature e strumentazione di ricambio, né di quella

ascrivibile alla medesima tipologia effettuata dal personale viaggiante nel caso di utilizzo di nuovi mezzi rotabili o di nuova strumentazione di bordo, effettuata prima dell'immissione in circolazione degli stessi.

## **Attività espletata in materia di sicurezza**

---

Con la verifica effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS), avvenuta nelle giornate del 5, 6 e 7 giugno 2019, APT ha confermato il mantenimento delle certificazioni ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 e UNI EN 13816:2002 ed ha effettuato la transizione alla UNI ISO 45001:2018. Dalla verifica non sono emerse non conformità.

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

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

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

Viene riconfermato anche per il 2019 il RSPP interno all'Azienda con nomina effettuata ai sensi dell'Art. 17 c.1, lett b) del D.Lgs. 81/08 e s.m.i..

La presenza di un RSPP interno 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 e con gli RLS, chiamati ad essere soggetti attivi e non solo passivi nel perseguimento delle condizioni di sicurezza e salute sul posto di lavoro.

È stato effettuato l'aggiornamento del DVR (rev.14 – ottobre 2019) a seguito delle modifiche all'organigramma generale e all'organigramma salute e sicurezza.

Relativamente alla formazione dei dipendenti, tutti gli aggiornamenti previsti per legge sono stati portati a termine (formazione specifica lavoratori, primo soccorso e antincendio); è stato effettuato l'aggiornamento della formazione per i tre RLS (8 ore); l'ing. Giulio Salateo, con l'abilitazione ottenuta mediante il "corso di formazione per formatori sulla sicurezza", ha formato tutti i neoassunti (formazione generale, specifica e "Fincantieri") per un totale di 72 ore/uomo di docenza somministrate.

Le attrezzature e le infrastrutture sono state regolarmente sottoposte a manutenzione e a verifica; la manutenzione semestrale dei presidi antincendio ed il controllo quadrimestrale delle Cassette di Pronto soccorso sono stati eseguiti, per tutte le sedi e per l'intero parco mezzi, da parte di ditte specializzate.

Durante il 2019 è stato acquistato un ulteriore gruppo di colonne sollevatrici per l'officina; tale gruppo, come quelli acquistati nel 2017 e nel 2018, permette di sollevare più agevolmente i bus dotati di ruote piccole e quelli a pianale molto basso; il carrello elevatore dell'officina è stato dotato di un sistema ottico per l'individuazione visiva dell'arrivo del carrello; è stata installata una cassetta di pronto soccorso aggiuntiva presso la corsia collaudi del deposito di Gorizia; i due dispenser per DPI e materiali di consumo uno per il Deposito di Gorizia ed uno per la Sede di Monfalcone; tale acquisto porta i seguenti vantaggi:

- accesso immediato tramite badge (stesso già in utilizzo ai dipendenti) per tutti e in ogni momento della giornata lavorativa a dpi, utensili e prodotti di consumo per la pulizia dei mezzi;
- monitoraggio e dei prelievi, con una diminuzione dei consumi;

- gestione delle scadenze dei DPI;

Infine, i due sistemi (uno per Gorizia ed uno per Monfalcone) per produzione di ozono sono stati usati durante le operazioni estive di sanificazione dei mezzi.

Sono state effettuate le prove di evacuazione per tutte le strutture aziendali, il 13 dicembre per la sede di Gorizia, il 27 dicembre per il deposito di Gorizia e il 24 dicembre per l'U.O. di Monfalcone. Per quanto riguarda l'U.O. di Monfalcone, la prova non risulta obbligatoria in quanto sono presenti in maniera stabile meno di 10 addetti; è stato comunque ritenuto opportuno elaborare una procedura per la gestione dell'emergenza; pertanto è stata effettuata la relativa formazione al personale ed una esercitazione pratica).

Sono state effettuate, inoltre:

- la manutenzione semestrale dei presidi antincendio a febbraio e agosto 2019 per tutte le sedi e per l'intero parco mezzi da parte della ditta Friuli Estintori;
- la manutenzione semestrale del locale pompe antincendio (locale confinato) ad aprile e ottobre 2019 da parte della ditta Friuli Estintori;
- la manutenzione semestrale del sistema di rilevazione incendio del Deposito/Officina di Gorizia a marzo e settembre 2019 da parte della ditta Siemens;
- la manutenzione semestrale del sistema di rilevazione incendio della Sede di Gorizia a febbraio e agosto 2019 da parte della ditta Seapiù.

In merito agli altri adempimenti di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i., tutto il personale è stato sottoposto a regolare sorveglianza sanitaria (anche nel 2019 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 tenuta il giorno 18 dicembre 2019 presso la sede dell'Azienda; presenti alla riunione il Rappresentante del DL, ing. Bruno Pascoli, il Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro, ing. Roberto Bassanese, l'RSPP, ing. Giulio Salateo, il Medico Competente, Dott. Giuliano Pesel e gli RLS, Sigg.ri. Gianluca Franco, Marco Sosol e Maurizio Giacobbe.

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

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

## **Informativa su Sistema Qualità**

---

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

Nel corso degli anni il Sistema di Gestione è stato migliorato ed ampliato, di pari passo con le modifiche intervenute in Azienda, divenendo strumento sempre più radicato nel modo di operare dei vari settori aziendali. Il miglioramento continuo è stato perseguito attraverso continui aggiornamenti della documentazione di sistema, volti ad adeguare la stessa a novità normative, modifiche organizzative, nuove necessità derivanti dai rapporti con clienti e fornitori.

Attraverso le riunioni di Riesame della Direzione vengono condivisi obiettivi ed azioni necessarie per il loro raggiungimento.

Le eventuali anomalie vengono registrate come Non Conformità e gestite non solo per quanto riguarda la loro risoluzione, ma anche e soprattutto per ricercarne le cause ed introdurre nel sistema azioni correttive e migliorie volte ad impedire il ripetersi di questi eventi.

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 allora nuova UNI EN ISO 9001:2008.

Attraverso le attività di sistema vengono tenuti sotto controllo gli aspetti ambientali significativi, quelli cioè che hanno impatto e possono generare inquinamento di acqua, aria, suolo e sottosuolo. Particolare rilevanza, in questo contesto, assume la gestione delle infrastrutture, intesa non solo come conservazione nel tempo dell'efficienza e funzionalità delle stesse attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria, ma anche e soprattutto attraverso il rispetto delle leggi in materia di sicurezza ed ambiente, il mantenimento nel tempo delle autorizzazioni e dei requisiti che vi sono in capo, il controllo della funzionalità e del rendimento degli impianti attraverso periodiche analisi strumentali ed attraverso il monitoraggio dei consumi.

Il rispetto della normativa vigente non ha solamente la funzione di evitare possibili sanzioni, ma anche e soprattutto quella di far acquisire un metodo di lavoro strutturato. In questo contesto si evidenzia l'importanza della verifica dei requisiti dei fornitori, con il doppio obiettivo di tenere sotto controllo la filiera del proprio prodotto o servizio e, nel contempo, di diffondere una cultura più attenta agli aspetti ambientali.

Nel corso dell'Esercizio 2012 sono state inoltre ottenute altre due certificazioni: la conformità alla UNI EN 13816:2002 ("Definizione, obiettivi e misurazione della Qualità del Servizio – Trasporto Pubblico di Passeggeri") e la conformità alla norma BS OHSAS 18001:2007 relativa alla gestione della Sicurezza e Salute nei luoghi di lavoro.

La norma UNI EN 13816:2002 specifica i requisiti per definire, raggiungere e misurare gli obiettivi di qualità nel servizio pubblico di trasporto passeggeri. Le aspettative e le esigenze del cliente o committente vengono messe al centro dei processi di indagine della customer satisfaction e del processo di miglioramento continuo.

La qualità, infatti, viene misurata non solo per quanto riguarda il servizio erogato e la percezione del cliente o committente rispetto ad alcuni parametri, ma anche per quanto riguarda la progettazione e la qualità attesa. I risultati vengono poi confrontati ed analizzati, al fine di valutare il grado di raggiungimento degli obiettivi ed intraprendere azioni coerenti, finalizzate al miglioramento degli standard ed alla risoluzione di eventuali criticità.

Si sottolinea comunque che, a livello nazionale, le Aziende che gestiscono il TPL in Friuli Venezia Giulia sono state le prime in Italia a certificarsi secondo questa norma. A fronte dei contenuti del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale elaborato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, le Aziende regionali hanno ritenuto che l'implementazione dei rispettivi Sistemi di Gestione con le linee guida espresse da questa norma potessero rappresentare un valore aggiunto, a cui dare risalto in sede di presentazione dell'offerta alla gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico in regione.

La certificazione BS OHSAS 18001:2007 per il Sistema di Gestione Sicurezza e Salute, invece, si è inserita come naturale completamento al sistema di gestione già adottato per la Qualità e l'Ambiente.

Di tutti gli aspetti il più importante risulta essere la valorizzazione, peraltro già divenuta prassi consolidata in Azienda, degli interventi formativi continui, sia attraverso aggiornamenti in materia legislativa o tecnica, sia attraverso l'addestramento all'utilizzo di attrezzature, dispositivi, nonché ai comportamenti corretti da tenere nelle situazioni di emergenza.

La sicurezza sul lavoro, infatti, pur fondandosi sul rispetto delle norme del settore, non può prescindere dall'atteggiamento e comportamento del singolo operatore, che deve essere improntato ad attenzione e partecipazione costruttiva.

Proprio per questo è stato fatto un importante sforzo con l'introduzione di procedure ed istruzioni a tutto il personale interessato, in modo da diffondere le buone pratiche già in essere ed aumentare la consapevolezza e l'attenzione delle risorse interne rispetto alle tematiche di sicurezza e salute.

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.

In occasione della visita annuale di certificazione del 2017 è stata effettuata la transizione alle nuove norme sulla Qualità e sull'Ambiente, rispettivamente UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015.

Sebbene il periodo transitorio previsto dall'Ente di normazione fosse infatti di tre anni a decorrere dalla pubblicazione (scadeva quindi il 15 settembre 2018), APT ha ritenuto opportuno adeguarsi per tempo alle nuove disposizioni, cogliendo l'occasione per rivedere anche alcuni aspetti dell'impianto documentale del Sistema di Gestione Integrato.

Questo passaggio ha comportato una rivoluzione nel modo di approcciarsi alla gestione della Qualità e dell'Ambiente, sia per quanto riguarda le figure apicali, ancor maggiormente coinvolte, sia per il personale di riferimento dei singoli processi.

L'approccio basato sull'analisi di rischio, infatti, consente di monitorare in maniera ancora più efficace le fasi delle attività e gli obiettivi correlati, nonché di analizzare le motivazioni del raggiungimento o meno dei traguardi prefissati, al fine di diffondere le best practice e correggere invece le prassi che non producono i risultati attesi.

Un impegno ancora maggiore è stato richiesto nella preparazione della visita annuale 2019 che, oltre ad essere un Riesame triennale e prevedere quindi un'analisi molto approfondita di tutti i processi interessati, ha previsto la verifica della corretta transizione alla nuova norma per la sicurezza e salute nei luoghi di lavoro UNI ISO 45001:2018. Il periodo previsto per tale passaggio era di tre anni dalla data di pubblicazione della norma (risalente a marzo 2018), ma l'Azienda ha ritenuto opportuno attivarsi prima possibile in tal senso, al fine di poter concentrare maggiori risorse, negli anni successivi, alle operazioni necessarie per il subentro, da parte del consorzio TPL FVG Scarl di cui fa parte, nel nuovo Contratto di servizio con la Regione Friuli Venezia Giulia per la gestione del trasporto pubblico locale sul territorio regionale.

La nuova norma prevede un metodo, già introdotto nei Sistemi di Gestione della Qualità e dell'Ambiente a seguito della modifica delle rispettive norme intervenuta nel 2015, di approccio basato sul rischio e sull'individuazione delle opportunità di miglioramento, che scaturiscono non solo da eventi critici come le Non Conformità, ma anche e soprattutto dal monitoraggio dei processi e dall'andamento degli indicatori ad essi correlati.

Viene inoltre richiesto un controllo, da parte dell'Azienda, ancora più puntuale ed accurato sui requisiti dei propri fornitori e soprattutto dei prestatori di servizi in outsourcing, che devono attestare il rispetto degli adempimenti previsti per la tutela della salute e sicurezza dei propri dipendenti impiegati nelle attività oggetto di contratto con la nostra Azienda.

Tale controllo consente non solo di tutelare maggiormente l'Azienda e monitorare il livello e la conformità delle forniture ricevute e dei servizi offerti al cliente o committente attraverso i prestatori di servizi, ma anche e soprattutto di estendere alla catena di fornitura il circolo "virtuoso" del rispetto della normativa vigente e della cultura in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Durante la visita, svoltasi in data 5, 6 e 7 giugno 2020, non è stata rilevata alcuna Non Conformità e la transizione alla nuova norma UNI ISO 45001:2018 è stata effettuata con esito positivo. La società di certificazione Ancis ha confermato il coinvolgimento diretto e la disponibilità dell'Alta Direzione e la professionalità di tutto il personale interessato.

Ciò attesta 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.

## **Applicazione D.Lgs. 231/2001**

---

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

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

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

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

a) persone che rivestono funzioni di rappresentanza, di amministrazione o di direzione dell'Ente o di una sua unità organizzativa dotata di autonomia finanziaria e funzionale, nonché da persone che esercitano, anche di fatto, la gestione e il controllo dell'Ente (cosiddetti "soggetti apicali");

b) persone sottoposte alla direzione o alla vigilanza di uno dei soggetti di cui alla lettera a).

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

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

- indebita percezione di erogazioni pubbliche, truffa in danno dello Stato o di un Ente pubblico o per il conseguimento di erogazioni pubbliche, frode informatica in danno dello Stato o di un Ente pubblico (art. 24);
- delitti informatici e trattamento illecito di dati (art. 24 bis);
- delitti di criminalità organizzata (art. 24 ter);
- corruzione e concussione (art. 25);
- falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento (art. 25 bis);
- delitti contro l'industria e il commercio (art. 25 bis 1);
- reati societari (art. 25 ter);
- delitti con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico (art. 25 quater);
- pratiche di mutilazione degli organi genitali femminili (art.25 quater.1);
- delitti contro la personalità individuale (art. 25 quinquies);

- abusi di mercato (art.25 sexies);
- reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravi o gravissime commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro (art. 25 septies);
- reati di ricettazione, riciclaggio, autoriciclaggio e impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita (art. 25 octies);
- delitti in materia di violazione del diritto d'autore (at. 25 novies);
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria (art. 25 decies);
- reati ambientali (art. 25 undecies);
- impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (art. 25 duodecies);
- razzismo e xenofobia (art. 25 terdecies);
- frode in competizioni sportive, esercizio abusivo di gioco o di scommessa e giochi d'azzardo esercitati a mezzo di apparecchi vietati (art. 25 quaterdecies);
- reati tributari (art. 25 quinquiesdecies).

Tale elenco di reati è in continua evoluzione.

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 fattispecie di quello verificatosi.

È 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 risolti molto pesanti anche le sanzioni interdittive, in quanto il divieto di contrattare con la P.A. o l'esclusione da finanziamenti o contributi pregiudicano gravemente l'attività delle società stesse.

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

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

A seguito dell'ulteriore introduzione dei reati ambientali risulta ancora più evidente la necessità di adottare, aggiornare ed attuare efficacemente un Modello Organizzativo che sia realmente costruito su misura dell'azienda, e che può essere un valido strumento di governance aziendale, in quanto si configura come fondamento di un sistema integrato di monitoraggio a tutto tondo dell'attività d'impresa.

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

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

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

Nel mese di gennaio 2016 l'Organismo di Vigilanza è stato ampliato aggiungendo un terzo componente, al fine di soddisfare meglio l'esigenza di copertura delle varie specificità aziendali.

Attualmente, a seguito del rinnovo delle cariche sociali avvenuto nel corso dell'Esercizio 2019, il nuovo Consiglio di Amministrazione ha provveduto ai nuovi incarichi, nominando l'Avv. Roberto Marinelli quale Presidente dell'OdV (in un'ottica di continuità) e quali componenti l'Ing. Vincenzo Milanese, già in passato Direttore dell'Azienda e componente dell'OdV, e l'Ing. Renzo Zorzin, esperto in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro.

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

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

Sezione a sé stante, ma parte integrante al Modello risulta essere, nel suo aggiornamento annuale riferito al 2019, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza.

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 2019 il nuovo OdV ha proposto al Presidente del Consiglio di Amministrazione una bozza di revisione del Modello Organizzativo (Revisione 09), redatta per necessità di aggiornamento rispetto alla normativa, in conseguenza delle modifiche legislative intercorse nel tempo.

Oltre ad integrare i vari capitoli riportanti i reati, già suddivisi per argomenti, è stata data maggiore evidenza a quanto già attuato dall'Azienda in materia di prevenzione della corruzione.

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 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 2019 l'OdV ha ricevuto una segnalazione, alla quale ha fornito risposta dopo aver effettuato le opportune verifiche con la struttura aziendale.

Nel corso della sua attività svolta durante l'anno l'OdV non ha rilevato commissioni di illeciti o violazioni del Codice Etico.

## **Attività di ricerca e sviluppo**

---

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

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

---

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

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

Nel corso dell'esercizio in chiusura la società ha deliberato un ulteriore finanziamento infruttifero alla collegata, per l'importo di € 337.500,00 e 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 € 665.292.

Risulta inoltre iscritto a bilancio, tra i crediti verso imprese collegate, il credito di natura commerciale verso la società TPL FVG S.C. a R. L., pari a Euro 1.000, a fronte di servizi di segreteria prestati alla stessa dalla società. Al 31/12/2019 non risultano esservi debiti nei confronti di società collegate.

Per quanto attiene ai rapporti con società o enti controllanti si evidenzia il credito di natura commerciale iscritto nell'attivo circolante tra i crediti verso clienti, per complessivi Euro 1.913.897, nei confronti della Regione Autonoma FVG, subentrata alla Provincia di Gorizia nel contratto di TPL attualmente in proroga. Tale credito include l'importo relativo alle fatture emesse e quello per fatture da emettere, di competenza dell'esercizio 2019, in relazione al contratto di servizio TPL.

Non sussistono altri rapporti con società o enti controllanti.

Crediti verso le consociate iscritti nell'Attivo Circolante

Descrizione	Esercizio 2019	Esercizio 2018	Variazione assoluta
verso imprese collegate	666.292	334.066	332.226
<i>Totale</i>	<i>666.292</i>	<i>334.066</i>	<i>332.226</i>

Debiti e finanziamenti passivi verso le consociate

Descrizione	Esercizio 2019	Esercizio 2018	Variazione assoluta
debiti verso imprese collegate	31.000	72.000	(41.000)
<i>Totale</i>	<i>31.000</i>	<i>72.000</i>	<i>(41.000)</i>

### Azioni proprie

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

### Azioni/quote della società controllante

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

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

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

## Sedi secondarie

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

## Evoluzione prevedibile della gestione

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

Nell'esercizio 2020 APT sarà titolare del servizio di TPL prevalentemente sul territorio Isontino fino al 10 giugno a seguito di una prima proroga del contratto di servizio, scaduto il 31 dicembre 2019, concessa dalla regione FVG fino a tutto il 30 aprile e poi di una seconda proroga, dovuta ad una richiesta di TPL FVG Scarl correlata all'emergenza sanitaria della diffusione del virus COVID-19, alla data del 10 giugno alle stesse condizioni economiche di quello in scadenza. Dall'11 giugno avrà inizio il nuovo servizio unico regionale gestito dalla società Consortile TPL FVG Scarl assegnataria del servizio a seguito della stipula del contratto con la Regione in data 15 novembre 2019. Da tale data sarà fondamentale la capacità dell'Azienda a porre in atto i contenuti espressi nell'offerta di gara presentata unitamente agli altri soggetti consorziati, ovvero Trieste Trasporti, SAF Autoservizi di Udine e ATAP di Pordenone. Si dovranno raggiungere elevati standard comuni: tecnici per la corretta gestione del monte chilometri assegnato a APT con tutte le variazioni in aumento possibili e già contemplate nei documenti di gara; economici per il corretto equilibrio costi/ricavi specialmente alla luce del minor corrispettivo erogato dalla Regione, derivante peraltro da un doveroso ribasso d'asta offerto e indispensabile per l'aggiudicazione del servizio; di qualità e puntualità di servizio argomenti fondamentali per offrire un servizio efficace ed efficiente, congruo ai bisogni del territorio, ed ottenere una positiva risposta da parte dell'utenza onde evitare le sostanziose voci di possibili penalità previste dal capitolato di gara in caso di disservizi immotivati e non da ultimo da notevoli investimenti tecnologici e in infrastrutture, quale l'acquisto del deposito di via Marcelliana in Monfalcone.

Il raggiungimento e consolidamento di tali obiettivi, dei quali le società consorziate sono consapevoli, presenta vari elementi di notevole complessità che dipendono sia dalle capacità di azione delle singole aziende sia dalla volontà di effettuare sinergie strategiche operative e tecniche tra le consorziate. Allo stato attuale si possono effettuare simulazioni e da mesi le aziende stanno collaborando per attuare congiuntamente almeno quelle azioni propedeutiche e previste negli obblighi contrattuali di gara quali ad esempio il monitoraggio continuo delle movimentazioni dei mezzi di trasporto, la realizzazione di un'unica cabina di regia per i rapporti con l'utenza, la bigliettazione unica per tutto il territorio regionale e il costante monitoraggio unificato delle performance del servizio. Solo con l'avvio effettivo del servizio in capo alla consortile si potrà iniziare a testare l'efficacia delle azioni intraprese e verificare se gli obiettivi posti a riferimento e sanciti nel nuovo contratto di servizio, firmato il 15 novembre 2019, potranno essere raggiunti.

Ulteriori elementi significativi potrebbero derivare da fattori di natura esterna quali ad esempio la contrattazione collettiva a livello nazionale; il CCNL autoferrotranvieri è scaduto nel 2018 ed è in fase di avanzato confronto tra le parti. O da fattori collegabili ad anomali processi inflattivi o speculativi specialmente nella produzione dei carburanti o della ricambistica.

Analogamente potrà verificarsi il bisogno di implementare l'organico aziendale, qualora non si riuscissero ad attivare sinergie operative consorziate, sia nel personale di guida che in quello degli uffici. A tal proposito va già segnalata l'assunzione di un nuovo Direttore Generale, avvenuta nella seconda metà di marzo 2020. La selezione, a differenza di quanto avvenuto in passato, è stata fatta mediante procedura affidata ad una società specialista del settore individuata a seguito di procedura ristretta. Va evidenziato che la necessità di dotare la società di una figura come quella del Direttore Generale era stata già evidenziata nella gestione precedente tanto che l'ex Presidente aveva chiesto uno specifico parere legale per poter agire di conseguenza.

L'evento Covid-19, per quanto drammaticamente impattante, è stato gestito sin dalle prime battute in modo efficiente, nonostante le difficoltà intrinseche e l'evoluzione quotidiana delle normative di riferimento non sempre adamantine.

APT ha risposto sempre in maniera tempestiva e responsabile, in tutti i suoi settori e con tutte le componenti. Ha garantito i servizi che gradualmente sono stati ridotti per le disposizioni regionali rispettando e attuando tutte le disposizioni impartite dalle autorità competenti per garantire la tutela della salute degli utenti e del personale in via prioritaria ed essenziale. Si è comunque dovuti ricorrere al Fondo Bilaterale di Solidarietà, analogo alla Cassa Integrazione, per garantire la stabilità di tutti i posti di lavoro.

L'Azienda sta continuando ad operare secondo le direttive e disposizioni emanate per il contenimento del contagio. Sono stati intrapresi provvedimenti prima straordinari poi divenuti pressoché ordinari, quali la continua e ripetuta sanificazione dei mezzi e dei locali, l'adozione e massiccia dotazione di nuovi dispositivi di protezione individuali, quali mascherine e alla bisogna guanti monouso, specialmente per il personale di guida. Si è intervenuti pure disponendo la riduzione delle attività degli uffici, autorizzando lo smart working o il ricorso alle giornate di ferie pregresse riferite ad esercizi precedenti al 2020. Da ultimo si è dovuto applicare quanto previsto dalle norme locali e nazionali che hanno imposto una riduzione della capacità di trasporto dei mezzi pubblici sia urbani che extraurbani.

In tale drammatico contesto va segnalato il costante, continuo e fattivo confronto con i rappresentanti delle OO.SS. e gli organismi preposti alla vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro.

Va evidenziato inoltre che l'emergenza sanitaria sta evolvendosi anche in emergenza economica, che sicuramente sta avendo ed avrà effetti negativi anche sull'attività di APT.

Segnalando che ci sono verso le Autorità nazionali richieste di adeguate azioni economiche di sostegno sia da parte della Regione che dalle Associazioni di categoria (ASSTRA, ANAV e AGENS) pare significativo anticipare, sulla scorta dei rilevamenti aziendali effettuati dopo i primi tre mesi di emergenza virale, alcuni contesti negativi che si stanno realizzando e che influenzeranno negativamente l'esercizio 2020.

Stante le limitazioni sull'utilizzo dei mezzi pubblici, onde evitare assembramenti pericolosi per la diffusione del virus, si prospetta un forte calo dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, la cui entità sarà ulteriormente influenzata da una ripresa dell'anno scolastico 2020-21 ancora assolutamente incerta nelle modalità e tempistiche. Va sottolineato che tutta l'attività scolastica è stata sospesa nell'ultima settimana di febbraio e non è stata più ripresa, troncando di fatto lo svolgimento dell'anno scolastico 2019-20. Conseguentemente rimane ancora da chiarire il probabile rimborso degli abbonamenti studenteschi non utilizzati, che rappresentano una delle principali voci di ricavi dal servizio TPL. È conseguentemente incerta la possibilità della ripresa dei vari servizi di scuolabus che APT aveva brillantemente operato a favore di vari enti locali.

La stagione estiva e turistica, la cui partenza del servizio è prevista per l'11 giugno non più come APT ma come TPL FVG Scarl, non presenta ancora contorni di ripresa ben delineati, essendo collegata ai flussi di spostamento estivi specialmente verso le località balneari.

Le principali attività produttive regionali sono state sospese per circa due mesi e lentamente stanno riprendendo il livello operativo, come nel caso di Fincantieri, con cui APT ha stipulato a fine 2019 un contratto rivisto e migliorato economicamente. È in fase di studio e concordamento la revisione del servizio interno ed esterno allo stabilimento di Monfalcone in funzione alle azioni di salvaguardia della salute degli utilizzatori e del nostro personale.

Analogamente il settore dei servizi di noleggio o servizi extra TPL, quali ad esempio i servizi in occasione di fiere e eventi sportivi (Gusti di Frontiera, concerti, tornei calcistici), quelli di navetta estivi per le spiagge, il Rocca bus per la

città di Monfalcone e altri, è stato azzerato dall'emergenza sanitaria e a tutt'oggi non è prevedibile una sua ripresa in tempi brevi.

A completamento di queste considerazioni ancora non supportate da dati economici consolidati, va aggiunto l'incremento dei costi di gestione che l'Azienda deve e continuerà quotidianamente a sostenere per adempiere a tutte le direttive tecnico sanitarie impartite a livello locale e nazionale.

## 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 2019 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 2019 al 31 dicembre 2019.

Di seguito è esposta la produzione chilometrica complessiva relativa ai servizi TPL svolti nel 2019.

### Servizio urbano

Servizio urbano		1.292.005	Km
a)	Linea	1.292.231	Km
b)	Deviazioni	2.316	Km
c)	Bis	183	Km
d)	corse non svolte	459	Km
e)	corse non svolte per sciopero	2.266	Km
f)	Trasferimenti	62.463	Km

Per omogeneità di presentazione rispetto agli scorsi esercizi, si evidenzia che il dato relativo alle percorrenze di linea urbane risulta essere comprensivo dei km effettuati per la riorganizzazione sperimentale e provvisoria del servizio urbano di Gorizia e del servizio urbano di Monfalcone.

Non sono, invece, valorizzati i chilometri relativi al servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno urbano dell'UdG n. 4 (di cui alla nota della Regione Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università del 27 dicembre 2013 protocollo pmt/2013/0034662) ed i chilometri effettuati in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, dei chilometri non svolti (sciopero, eventi atmosferici, indisponibilità conducenti, ecc.). Gli stessi vengono perciò esposti nella seguente tabella riassuntiva:

Servizio urbano		
Servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno dell'UdG n. 4 (solo percorso fisso e comprensivo di deviazioni)	25.354	Km
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	51.500	Km

Risulta evidente dai dati che i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 2.725 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 18.658 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **1.310.663 km**.

**Servizio extraurbano**

Servizio extraurbano		4.311.628	Km
a)	Linea	4.241.802	Km
b)	Deviazioni	34.045	Km
c)	Bis	41.741	Km
d)	corse non svolte	391	Km
e)	corse non svolte per sciopero	5.569	Km
f)	trasferimenti	672.074	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	76.255	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 5.960 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 21.577 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **4.333.205 km**.

Si specifica poi che le astensioni dal lavoro, che hanno prodotto le mancate percorrenze sopra riportate, si sono sempre svolte nel rispetto della normativa nazionale e delle delibere della Commissione di garanzia e sono state determinate da dinamiche di livello nazionale e non aziendale. Nel 2019 si sono registrate quattro giornate interessate da sciopero, nella quale sono state generate le mancate percorrenze evidenziate nelle precedenti tabelle.

Relativamente alle deviazioni del servizio extraurbano si rileva un importante aumento delle stesse, per il servizio extraurbano siano per la quasi totalità da imputare all'attivazione del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, avvenuta il 20 marzo 2018, con apertura dell'autostazione a far data dal 25 marzo 2018. Le maggiori percorrenze, a consuntivo, registrate nel corso del 2019 risultano pari a 32.298 km.

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 2018, un aumento complessivo delle percorrenze pari a 8.790 km (0,16%); in particolare le percorrenze del servizio urbano sono aumentate di 4.513 km (0,35%) mentre quelle extraurbane sono aumentate di 4.277 km (0,16%).

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze" evidenzia, rispetto al 2018, una diminuzione complessiva pari a 22.013 km (0,38%): aumento di quelle urbane di 5.491 km (0,42%) per il servizio urbano e diminuzione di 27.504 km (0,63 %) 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 5.756.742 km, di cui 1.368.859 km urbani e 4.387.883 km extraurbani.**

In relazione ai passeggeri trasportati si evidenzia, sulla base dei dati di vendita dei titoli di viaggio per tipologia di servizio, per entrambe le tipologie un aumento, più marcato per l'ambito urbano, dei passeggeri trasportati.

I passeggeri totali del servizio extraurbano risultano, nel 2019, 3.821.259, in aumento di 9.994 unità rispetto all'anno precedente. Di questi, 3.300.175 risultano essere sistematici, mentre i passeggeri muniti di biglietto di corsa semplice sono pari a 521.084.

Ai dati sopra riportati dei passeggeri del servizio extraurbano vanno aggiunti quegli studenti che quotidianamente al mattino, dalla propria residenza, raggiungono con linee extraurbane il Centro Intermodale di Gorizia, dove effettuano l'interscambio con i servizi navetta per proseguire verso gli istituti scolastici di appartenenza. Nella fascia compresa tra le 13.00 e le 14.00 ripartono dagli stessi con i servizi di navetta, ritornando al Centro Intermodale, dove effettuano l'interscambio con le linee extraurbane dirette alle loro residenze.

Il servizio di trasporto delle navette e dei giroscuole di Gorizia, afferente alla linea extraurbana 4.029, per l'anno scolastico 2019-2020 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;
- 2 navette pomeridiane, dal lunedì al giovedì, al servizio degli studenti i cui istituti adottano il cd. Tempo 5.

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 757.000, mentre quello complessivo del servizio extraurbano risulta essere pari nel 2019 a circa 4.570.000 unità.

Per quanto riguarda il servizio urbano, complessivamente nel 2019 i passeggeri sono stati 2.052.263, dato che registra un aumento di 163.450 unità rispetto all'anno precedente, suddivisi in 1.393.307 cosiddetti sistematici, e in 658.956 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 sostanziale mantenimento degli introiti da biglietti corsa semplice (aumento pari a € 4.398,00) rispetto al 2018, anno in cui si è registrato un'importante flessione degli stessi rispetto all'anno precedente dovuta all'attivazione del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari e allo spostamento dell'utenza che usualmente si serviva del servizio su gomma al servizio ferroviario. Invece gli introiti da abbonamento vedono, sempre rispetto al 2018, una flessione (pari a € 50.205,00).

Il settore urbano vede, invece, un importante aumento sia degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 74.673,00), sia degli introiti da abbonamenti (pari a € 19.598,00).

Secondo una prospettiva di area, il servizio urbano di Gorizia registra un incremento dei passeggeri trasportati (pari al 0,77%) e degli introiti (pari al 6,46%), il servizio urbano di Monfalcone fa registrare importanti aumenti sia in termini

di passeggeri trasportati (pari al 17,06%) sia in termini di incassi (pari al 17,50%), infine quello di Grado rileva una contrazione di passeggeri trasportati (pari al 5,26%) e di incassi (pari al 0,89%).

L'aumento complessivo degli introiti, e conseguentemente dei passeggeri trasportati, del servizio urbano è da correlare oltre che ad un effettivo aumento dei passeggeri presenti a bordo autobus, anche al rafforzamento dei controlli a bordo mezzo a seguito dell'impiego di agenti accertatori abilitati in virtù di quanto previsto dal D.lgs. 50/2017. Tale rafforzamento ha interessato anche per il 2019 principalmente il servizio urbano di Monfalcone e si intende estenderlo ulteriormente anche ai servizi urbani di Gorizia e Grado.

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 2019 ed una al periodo invernale 2019/2020) 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 2019 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, registrando un ulteriore, seppur leggero, miglioramento rispetto alle precedenti campagne di rilevazione.

Inoltre, in ottemperanza alla norma UNI EN 13816 (la cui certificazione è stata ottenuta dall'azienda nel 2012), è stata effettuata un'ulteriore indagine finalizzata al monitoraggio del gradimento percepito rispetto alle performances erogate, il "Mystery Client", basato su osservazioni obiettive effettuate da utenti-osservatori in incognito appositamente "addestrati". Il Mystery Client consente di calarsi completamente nella prospettiva del Cliente medio che giudica tanto il servizio offerto, quanto l'aspetto relazionale con gli operatori. Anche in questo caso, il risultato conseguito è più che soddisfacente.

La linea marittima Trieste – Grado è stata attivata dal 01 giugno 2019 al 15 settembre 2019, per complessive 92 giornate di servizio e 552 coppie di corse giornaliere, con la consueta sospensione nelle giornate di lunedì feriali. In particolare l'estensione del periodo di attivazione del servizio, di norma pari ad 80 giorni, è stata possibile grazie alla disponibilità di fondi regionali per la parziale copertura dei maggiori oneri di produzione del servizio.

Il risultato conseguito, sia in termini di passeggeri trasportati che di introiti, oltre ad essere stato favorito dall'allungamento del periodo di attivazione è stato influenzato, analogamente agli ultimi esercizi, dalle favorevoli condizioni meteorologiche.

I dati relativi esprimono quanto sopra affermato:

- I passeggeri paganti trasportati totali risultano 35.761, con una leggera flessione rispetto a quelli del 2018 pari a 321 unità (0,9%);
- Diversamente gli incassi hanno fatto registrare un aumento rispetto al 2018 pari ad € 6.646 (3,7%);
- Il numero di persone che utilizzano la FVG Card, che consente di usufruire di una particolare scontistica, è risultato essere in calo rispetto il 2018: complessivamente 1.768 titoli di viaggio di andata e ritorno emessi (diminuzione di 964 unità, pari al 35%), con una quota pari al 9,9% del totale dei passeggeri paganti trasportati.

Va inoltre segnalata la conferma del trend di crescita del numero di biciclette trasportate per il quinto anno consecutivo. Nel 2019 il numero di biciclette trasportate risulta pari a 294 unità in più rispetto al 2018, per un totale di 2.190. Tale risultato in costante crescita è stato possibile mediante un investimento che ha consentito, a partire dalla stagione estiva del 2015, di incrementare a 16 unità la capacità di trasporto di biciclette dell'imbarcazione.

Come già sottolineato nelle relazioni precedenti, l'illustrazione dell'andamento del servizio marittimo va considerata alla luce di una sostanziale inadeguatezza delle risorse a sostegno dello stesso.

Prima fra tutte la considerazione che la determinazione della tariffa risente di un'impostazione iniziale piuttosto bassa e di successive integrazioni basate esclusivamente sulla dinamica delle rivalutazioni previste per il TPL al variare dell'indice ISTAT FOI: ciò ha creato una situazione che viene considerata troppo contenuta anche da parte della stessa clientela. L'auspicio è quindi che si addivenga ad una rivisitazione del sistema tariffario, introducendo valori ed importi differenziati tra le giornate feriali e quelle festive e prefestive.

Numericamente il parco autobus relativo ai servizi di TPL risulta invariato nella sua suddivisione tra extraurbano ed urbano rispetto al 2018, quindi pari a 35 autobus per i servizi urbani e 82 per quelli extraurbani. Tutti gli autobus sono dotati di sistema AVMS. Da settembre 2018, in considerazione del maggior numero di mezzi impiegati contemporaneamente nell'ora di punta conseguente l'attivazione sperimentale del cd. Tempo 5 per due istituti di Gorizia, il parco autobus vede un aumento di 3 unità, conseguito mediante il mantenimento in flotta di 3 mezzi che sarebbero stati alienati nell'ambito del processo di rinnovo della flotta e che non rientrano nei calcoli dell'età media del parco stesso.

Oltre ai mezzi sopra riportati, 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 otto mezzi per il servizio di trasporto all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Per quanto attiene alla accessibilità agli autobus per utenza con disabilità, i mezzi dotati di pedana, elettrica o manuale, sono 35 sul parco urbano e 24 sul parco extraurbano, inoltre 22 autobus extraurbani sono predisposti per l'attrezzaggio della pedana.

Alla fine del 2019 l'età media del parco TPL è pari ad anni 5,85 così suddivisa:

- servizio urbano anni 7,40;
- servizio extraurbano anni 5,20.

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 regionale 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 anche nel 2019, seppur normalmente inserito nel novero dei servizi puntuali, i servizi navetta organizzati in occasione della manifestazione "Gusti di Frontiera" a Gorizia hanno mantenuto 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 oltre al potenziamento della linea internazionale fra Nova Gorica e piazza Vittoria effettuato con il Trenino, che nella giornata di maggior afflusso hanno visto contemporaneamente impegnati 12 mezzi, e che complessivamente hanno trasportato circa 80.000 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. Nel 2019 il servizio, ha visto impegnati 2 mezzi per tutta la giornata nei week-end da giugno a settembre, con un incremento della frequenza mediante l'impiego di un ulteriore mezzo per tutta la giornata nelle domeniche

da fine giugno a fine agosto e nei sabati della seconda metà di luglio e della prima metà di agosto. Nelle giornate a cavallo di Ferragosto i mezzi impegnati erano tre. Complessivamente per l'intero periodo estivo sono state svolte 67 giornate mezzo;

- Trenino di Grado: il servizio, svolto in collaborazione con il comune di Grado, nel 2019 è stato attivato dal 29 giugno al 01 settembre con orario serale e frequenza giornaliera, ad eccezione dei lunedì feriali, con funzione prettamente ludico-turistica.

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2019, 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 2019, con metodologie differenti e corrispondenti a quanto richiesto da altrettanti Enti committenti, dalle quattro realtà dell'Isontino della seconda parte dell'anno scolastico 2018/2019 alle cinque dell'avvio dell'anno scolastico 2019/2020. Con riferimento a queste ultime:

Affidamento mediante gara per l'A.S. 2019/2020 delle due linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Gorizia: vi sono impegnati due operatori in guida a tempo pieno e due mezzi. Il servizio si articola in 2 linee per il raggiungimento degli istituti scolastici per gli studenti residenti in aree residenziali decentrate, in circa 65 corse settimanali per il trasporto degli alunni dagli istituti alle palestre comunali al fine di consentire la programmata attività motoria e in un sistema di corse che collegano gli istituti scolastici al centro Lenassi dove si svolgono attività ludico/didattiche;

Affidamento a seguito di gara, con attivazione dei servizi a partire dal mese di novembre 2016 e fino al 31 ottobre 2021, da parte del Comune di Monfalcone dell'intero servizio di trasporto scolastico comprensivo della sorveglianza a bordo.

Affidamento di quattro ulteriori linee per il comune di Monfalcone, la prima prevede il percorso casa – scuola e viceversa per gli alunni della scuola primaria, la seconda prevede il solo percorso casa-scuola per altri alunni della scuola primaria, mentre la terza e la quarta prevedono il percorso casa – scuola e viceversa per alunni della scuola dell'infanzia residenti a Monfalcone e frequentanti gli istituti di Ronchi e di Duino.

Affidamento per l'anno scolastico 2019/2020 del servizio di trasporto scolastico dei comuni di Mossa e San Lorenzo Isontino;

Affidamento a seguito di gara per l'anno scolastico 2019/2020 del Comune di Ronchi dei Legionari, costituito da due linee. In questo caso la gara prevedeva la cessione da parte del Comune dei mezzi utilizzati dallo stesso per l'effettuazione del servizio.

Sempre con riferimento ai servizi scuolabus nel 2019 sono stati affidati per parte dell'anno scolastico dei servizi sostitutivi o integrativi dipendenti da particolari esigenze delle amministrazioni locali:

- Sostituzione di una linea del servizio del comune di Gradisca nella seconda metà dell'anno scolastico 2019/2020 dovuta all'indisponibilità di mezzi da parte del comune;
- Trasporto, nella prima metà dell'anno scolastico 2019/2020, degli studenti delle scuole primarie del comune di Villesse a Romans d'Isonzo a causa dell'indisponibilità della sede di Villesse, dovuta a lavori di ristrutturazione;
- Trasporto degli studenti dell'istituto Frinta di Gorizia a diversa sede causa lavori di ristrutturazione della sede scolastica di appartenenza.

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 2018 – 04 novembre 2019. Alla scadenza il servizio di trasporto è stato nuovamente affidato ad APT per il periodo 05 novembre 2019 – 31 dicembre 2020.

Il servizio vede impegnati dal lunedì al venerdì 5 mezzi dalle 4.30 alle 22.20, con un ulteriore mezzo in particolari periodi dell'anno, e il sabato 3 mezzi dalle 4.30 alle 14.20, oltre ad ulteriori corse nei casi di temporanea modifica dei processi produttivi o in occasione di presentazione delle navi e cerimonie connesse.

Per l'esecuzione di tale servizio sono state potenziate sia le risorse umane (complessivi 12 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 sette mezzi urbani in seguito alla consegna di altrettanti nuovi bus assegnati alla flotta TPL.

Di rilevante importanza strategica risulta essere la linea urbana internazionale di collegamento tra le città di Gorizia e Nova Gorica, che continua ad essere effettuata in pool con la società slovena NOMAGO, come da normale programma di esercizio consolidato.

Il servizio si struttura in 10 coppie di corse con cadenza feriale (la sospensione oltre alle giornate festive investe anche le festività civile e religiose italiane e slovene, a meno del 08 e del 26 dicembre) svolte al mattino dalla Società slovena ed il pomeriggio da APT.

Nel 2019 il servizio è stato utilizzato da 12.119 passeggeri con una leggera diminuzione rispetto all'anno precedente, pari a 180 unità.

## IL SERVIZIO PER LA COLLETTIVITÀ

### LE SEDI

#### Compendio TPL, via Caduti di An Nasiriyah

Il 18 dicembre 2012, data dell'inaugurazione e di effettiva operatività della nuova sede degli uffici aziendali ha segnato per APT il termine di un percorso iniziato nel 2005, momento in cui l'Azienda aveva deciso di privilegiare l'aspetto tecnico andando a realizzare il nuovo deposito-officina e strutture annesse (strutture per il personale viaggiante, uffici tecnici, distributore di gasolio, autolavaggio); viene ultimata così la realizzazione di unico compendio (Uffici-Deposito-Officina) finalizzato ad ottimizzare la gestione, ad aumentare la produttività e a concentrare tutte le attività di APT con le strutture aziendali già esistenti nell'area.

I nuovi uffici aziendali sorgono in un'area è delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta, inquadrata nel F.M.18 come Zona Servizi "aree fuori standard" nel P.R.G.C: "Aree per servizi e attrezzature di interesse generale fuori standard", Classificazione: "Categoria F – attrezzature di interesse generale"

Nella progettazione e nella successiva costruzione dei nuovi uffici è stata data particolare attenzione agli aspetti architettonici (facciata continua e due corpi principali paralleli alle vie che circoscrivono la zona, via Duca d'Aosta e via Caduti di An Nasiriyah), alla sicurezza (facciata continua con serramenti a strato multiplo antisfondamento dotati di sensori di aperture delle ante, impianto antintrusione con rilevamento volumetrico e 4 telecamere esterne) e a soluzioni tecniche che permettono un'elevata autonomia dal punto di vista energetico (pannelli fotovoltaici, 28,3 kW a totale sostentamento dell'impianto di condizionamento/riscaldamento, rivestimenti e vetrate molto efficienti dal punto di vista energetico, illuminazione esterna a basso consumo, illuminazione degli uffici interni autoregolante in funzione della luce solare esterna, tamponamenti esterni con trattamento fotocatalitico).

Il completamento del compendio ha permesso inoltre di ampliare lo spazio destinato al rimessaggio degli autobus e di aumentare il numero di stalli disponibili di 8 unità.

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 in trasferimento Deposito - CIP.

Il deposito-officina, ultimato a luglio 2006 e parte integrante del compendio TPL, è situato in un'area che in passato era occupata da un insediamento industriale per la riparazione di automezzi militari, anche corazzati; la zona è delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta e a est dalla via Caduti di An Nassiriyah (ex via del Velodromo). L'ingresso all'area è dalla via Caduti di Nasiriyah (ex via del Velodromo), scarsamente trafficata, dalla quale gli automezzi possono raggiungere, attraverso la via Duca D'Aosta, il piazzale intermodale senza transitare per la viabilità principale, usufruendo di un accesso riservato in area ferroviaria che collega appunto il piazzale.

La struttura del Deposito comprende una parte degli uffici tecnici, il Movimento operativo, le strutture dedicate al personale viaggiante, l'officina, il magazzino ricambi, l'area di rifornimento per il carburante ed i serbatoi dello stesso (3 erogatori, capienza 80 mc), l'autolavaggio per l'esterno degli automezzi ed i piazzali di deposito dei mezzi stessi.

L'autolavaggio "IDROEQUIP – TAMMERMATIC", del tipo "a passaggio con portale fisso ed autobus in movimento", è dotato di sistema di gestione informatica; l'apparato, interfacciato con il server del deposito, tenendo sotto controllo il numero dei lavaggi nel corso della giornata, garantisce all'impianto di filtraggio i tempi per una maggior produzione

di acqua riciclata con conseguente diminuzione del consumo di quella proveniente dall'acquedotto. Il sistema di raccolta delle acque del locale lavaggio motori presso il deposito di Gorizia è pensato per migliorare la captazione dei fanghi e per alleggerire il lavoro fatto dal depuratore.

Presso il locale interrato che ospita il gruppo di pressurizzazione antincendio è stato installato un sistema di monitoraggio continuo (composto da telecamere, sonde di livello e sensori di rilevazione pressione) per garantire un controllo costante sull'efficienza e la funzionalità del gruppo stesso.

Il locale adibito allo stoccaggio dei rifiuti speciali è stato realizzato con un lay-out atto ad ottimizzare gli spazi, a favorire una maggiore differenziazione delle tipologie di rifiuti stessi e, allo stesso tempo, a garantire una maggiore sicurezza nella prevenzione delle emergenze.

È presente un portale wireless per lo scarico automatico dei dati degli autobus dotati di cronotachigrafo digitale.

Relativamente alla zonizzazione geologico tecnica, l'area è inquadrata nella categoria D: Aree prive di particolari limitazioni all'utilizzo urbanistico ed è insediata nel centro cittadino, foglio 19 del PR, in zona identificata come categoria F "Zone omogenee a servizi e per la viabilità".

### **Parceggio 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 (ex via del Velodromo) e via Duca D' Aosta, il piazzale intermodale senza transitare per la viabilità principale, usufruendo di un accesso riservato in area ferroviaria che collega appunto il piazzale. L'area è circondata dalle pertinenze di un'area abitativa ed è delimitata a sud dalla via Marzia.

### **Centro Intermodale Passeggeri (CIP) Gorizia, Piazzale Martiri della Libertà d'Italia.**

Il Centro Intermodale Passeggeri è un'area significativa per quanto riguarda il movimento delle persone a Gorizia. Il piazzale antistante è il punto di collegamento dei sistemi di trasporto pubblico delle persone. Sul fronte esterno infatti, proprio all'uscita dalla stazione ferroviaria sono situate le fermate capolinea per le linee di trasporto extraurbano di APT e le fermate per le linee di trasporto urbano. Il piazzale è servito anche dal servizio taxi. Le persone che giornalmente transitano ed utilizzano i mezzi pubblici da questa area sono stimate mediamente in circa 5.000 determinate dal trasporto di APT e circa 1000 dal trasporto ferroviario nel periodo scolastico; il movimento si riduce a circa un quinto per il restante periodo. L'area si trova ad una distanza di circa 1,5 km dal centro cittadino (foglio 19 del Piano Regolatore); dal punto di vista della zonizzazione geologico tecnica, l'area è inquadrata nella categoria D: "Aree prive di particolari limitazioni all' utilizzo urbanistico".

### **Biglietteria Centrale di Gorizia e Sala d'aspetto**

Nel comprensorio del CIP, all'interno dell'edificio della Stazione Ferroviaria si trovano anche la sala d'aspetto e la Biglietteria Centrale di Gorizia. La Biglietteria Centrale APT di Gorizia, localizzata al foglio 19 del Piano Regolatore, è il punto di riferimento per l'utenza del Centro intermodale Passeggeri per quanto riguarda l'acquisto dei titoli di viaggio e le informazioni sul servizio.

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

Le dotazioni strumentali della Biglietteria di Gorizia comprendono l'equipaggiamento completo per la gestione, l'emissione ed il rinnovo dei titoli di viaggio (computer, monitor, stampante per titoli di viaggio e lettore tessera magnetica). Il servizio di gestione è affidato in outsourcing ad una ditta esterna a seguito di una gara d'appalto.

All'interno dell'edificio della Stazione Ferroviaria, ma con ingresso indipendente e ben visibile dal Centro intermodale Passeggeri, si trova anche la sala d'aspetto a servizio dell'utenza.

### **Uffici e deposito di Monfalcone**

Gli uffici ed il deposito APT dell'Unità Operativa di Monfalcone sono collocati nel quartiere di Panzano in un'area della zonizzazione NORD del piano regolatore ed è identificata come "Zona omogenea S6": "Area destinata a "Servizi Tecnologici", sia per quanto riguarda il PRGC vigente sia per quanto riguarda la relativa Variante Generale di Revisione.

L'insediamento nel tessuto urbano fa anche qui porre maggior attenzione sugli aspetti legati alla qualità dell'aria, al rumore ed al traffico. Per quanto riguarda l'elemento aria, va segnalato che il deposito si trova molto prossimo alla principale via di traffico cittadino.

L'Unità Operativa di Monfalcone si trova a poca distanza dai cantieri navali della cittadina, anche se defilata dalle principali direttrici di traffico che collegano l'ingresso degli stabilimenti alla viabilità extraurbana. Il collegamento alla viabilità extraurbana è dato dalla rotonda della "Marcelliana" dalla quale in direzione sud-ovest parte la statale diretta verso Staranzano e Grado mentre verso nord-est si può raggiungere il centro cittadino e il viale Valentinis che porta verso Trieste.

Gli uffici sono disposti su due piani. Al piano terra vi è un ufficio, destinato all'accoglienza del pubblico, dotato di servizi igienici e di rampa di accesso per persone a ridotta capacità motoria; vi sono inoltre, gli spogliatoi, suddivisi per personale viaggiante maschile e femminile, con bagni e docce.

Al piano superiore vi sono due uffici, una sala riunioni, servizi igienici ed un ambiente "open-space" che funge da centrale per il movimento.

Il deposito (capacità totale 18 stalli) è dotato di un impianto di erogazione gasolio con una capacità di stoccaggio di 15 mc con due colonnine di erogazione, di un nuovo impianto di lavaggio, installato a fine 2012, AUTOEQUIP AE 3/45 CM della IDROEQUIP del tipo "a portale mobile" e con le sue 3 spazzole, una orizzontale e due verticali, risponde pienamente alle esigenze aziendali.

Anche la sede di Monfalcone è dotata di un portale wireless per lo scarico automatico dei dati degli autobus dotati di cronotachigrafo digitale.

### **Biglietteria di Monfalcone**

La biglietteria di Monfalcone, a partire dalla metà del 2012, è stata trasferita da Corso del Popolo a Via F.lli Rosselli n.13; il nuovo locale, oggetto di lavori di ristrutturazione ed ampliamento, è situato in prossimità del nodo di interscambio fra le diverse linee del trasporto extraurbano e la rete urbana del monfalconese, posizione ancora più fruibile dall'utenza rispetto alla precedente biglietteria di Corso del Popolo; il servizio di gestione rimane, come per la precedente locazione, in outsourcing ad una ditta esterna a seguito di una gara d'appalto.

I locali adibiti a tale funzione sono stati acquisiti in locazione e sono stati resi funzionali alle esigenze del servizio a cura di APT. La superficie occupata è di circa 78 mq.

L'immobile è insediato nella zonizzazione NORD del piano regolatore, in area del centro storico del comune identificata come "Zona omogenea A3 centro storico".

### **Biglietteria e Autostazione di Grado**

La Biglietteria si trova all'ingresso di Grado in prossimità dell'imbocco della lunga banchina carrabile che collega la città con l'entroterra aquileiese; l'area è a pochi passi dal centro storico della cittadina, ma comunque in una



posizione tale da non creare interferenze. Lo spazio antistante l'edificio biglietteria è un piazzale pubblico nel quale sono riservate delle aree per lo stazionamento delle autocorriere, che funge da autostazione.

L'edificio che ospita la biglietteria, annesso all'autostazione, è insediato all'ingresso del centro cittadino dalla direttrice di Aquileia. La zona è definita all' Art. 30 "Servizi Stradali – Stazioni di rifornimento" del piano regolatore mentre per la zonizzazione geologico tecnica l'area è definita come Z4.

L' insediamento nel tessuto urbano di quella che è un'isola turistica rende sensibili a tutti gli aspetti che riguardano il traffico ed il rumore.

L'area di parcheggio dei bus rimane presso il parcheggio di Viale Italia (Sacca dei Moreri).

### **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**

L'area situata in Corso Gramsci (p.c. 715/12 foglio C.C. 6), concessa dal Comune di Aquileia in regime di occupazione di suolo pubblico con Autorizzazione Prot. 8065 dd. 26/08/13. L'area consta di quattro stalli bus delimitati da panettoni con banda rifrangente e segnaletica verticale; la superficie concessa attualmente è pari a 130 mq.

La posizione dell'area sulla direttrice Cervignano-Grado per i mezzi extraurbani permette un'ottimizzazione delle corse con origine e termine "Aquileia" ed una riduzione dei vuoti.

### **Deposito di Cormons**

L'area di Cormons consta di tre stalli riservati a titolo non oneroso all'Azienda dal Comune di Cormons; gli stalli, situati presso il parcheggio del campo di calcio di Cormons in via Brazzano (S.R. 356), sono delimitati da segnaletica orizzontale. La posizione dell'area sulla direttrice Cormons-Cividale per i mezzi extraurbani permette un'ottimizzazione delle corse con origine e termine "Cormons", 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 – 2016	traffico chilometrico generato – 2017	traffico chilometrico generato – 2018	traffico chilometrico generato – 2019
<b>TPL EXTRAURBANO</b>	4.292.713	4.278.800	4.360.709	4.333.205
<b>TPL URBANO</b>	1.322.066	1.306.721	1.305.172	1.310.663
<b>TPL MARITTIMO</b>	480 corse (760 ore di navigazione)	480 corse (760 ore di navigazione)	588 corse	552 corse
<b>TOTALI</b>	5.614.779	5.585.521	5.665.881	5.643.868

I dati relativi all'esercizio 2019, suddivisi per linea, vengono così evidenziati:

cod. reg.	Nome della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
	Marittima Grado Trieste	0	82.800	35.761	0,00
4001	URBANO GO - LINEA 1	245.041	12.467.841	369.430	18,48
4002	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA ESTERNA	76.480	3.891.397	100.210	24,10
4003	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA INTERNA	27.591	1.403.884	34.148	18,40
4004	URBANO GO - CIRCOLARE NERA ESTERNA	61.914	3.150.356	64.735	24,91
4005	URBANO GO - CIRCOLARE NERA INTERNA	20.551	1.045.709	40.407	18,52
4006	URBANO GO - LINEA 6	63.330	3.222.335	62.015	19,61
4007	URBANO GO - LINEA 8	71.596	3.642.873	108.468	23,30
4008	URBANO MONFALCONE - 32 - CANTIERI - RONCHI VIA CURIEL	95.156	5.696.151	255.838	18,28
4009	URBANO MONFALCONE - 33 - PIAZZA UNITA' - SAN POLO	68.895	4.124.176	162.986	21,14
4010	URBANO MONFALCONE - 34 - PIAZZA UNITA' - STAZIONE F.S.	164.738	9.861.319	329.469	19,95
4011	URBANO MONFALCONE - 35 - MARINA JULIA - PIAZZA UNITA'	180.414	10.799.707	353.177	20,21
4012	URBANO MONFALCONE - 36 - STAZIONE F.S. - SAN POLO	71.223	4.263.511	32.445	18,11
4013	URBANO GRADO - MOLO TORPEDINIERE - GRADO PINETA E CAMPEGGI	163.734	9.801.305	138.935	21,95
4014	1 - GORIZIA - AEROPORTO - MONFALCONE - GRADO	848.693	65.408.935	758.658	36,54
4015	2 - GORIZIA - MARIANO - CORMONS	175.953	13.560.888	165.373	38,44
4016	3 - GRADISCA - S.PIER - S.CANZIAN - MONFALCONE	309.718	23.870.078	370.442	31,26
4017	4 - GORIZIA - ROMANS - BORGNANO	79.311	5.830.336	50.430	40,25
4018	5 - GRADISCA - VILLESSE – CORMONS (*)	0	0	0	0,00
4019	6 - GORIZIA - JAMIANO - MONFALCONE	24.565	1.768.719	22.445	41,71
4020	7 - GORIZIA - POGGIO III ARMATA - SAGRADO	112.529	8.272.087	63.282	35,47
4021	8 - GORIZIA - S.MICHELE - DOBERDO' - MONFALCONE	107.454	7.899.082	98.051	31,84
4022	9 - GORIZIA - S.FLORIANO - OSLAVIA - GORIZIA	53.121	3.905.040	18.376	25,46

cod. reg.	Nome della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
4023	21 - GRADO - FOSSALON - STARANZANO - MONFALCONE - TRIESTE	109.961	8.083.344	112.806	40,50
4024	22 - GRADO - VILLESSE - GORIZIA	282.164	21.746.587	380.317	45,36
4025	23 - GORIZIA - CORMONS - CIVIDALE	109.736	8.457.517	162.154	37,33
4026	24 - GORIZIA - PALMANOVA - PRIVANO	22.797	1.675.847	22.868	43,67
4027	25 - GORIZIA - AIELLO - CERVIGNANO	76.128	5.596.265	80.891	40,09
4028	26 - GRADO - CERVIGNANO - FIUMICELLO - MONFALCONE	236.445	17.381.247	323.737	36,04
4029	27 - GRADISCA - CORMONS - MANZANO	82.843	6.384.972	7.456	22,99
4030	UDINE - PALMANOVA - MONFALCONE CANTIERI	32.293	2.373.942	8.340	40,85
4031	CRAUGLIO - S.VITO - MONFALCONE CANTIERI	68.772	5.055.554	21.956	39,48
4032	GRADO - CERVIGNANO	47.751	3.680.359	108.061	43,36
4033	RONCHIS - MONFALCONE CANTIERI (*)	0	0	0	0,00
4034	PORTOGRUARO - MONFALCONE CANTIERI	15.821	1.163.161	6.156	53,84
4035	UDINE - AEROPORTO - MONFALCONE - TRIESTE	1.526.232	112.193.551	1.034.716	40,10
4036	TRIESTE - LIGNANO	10.918	802.648	4.744	46,10

(\*) 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 2019 sono stati acquistati ed immatricolati 11 mezzi extraurbani e 2 mezzi urbani con motorizzazione a standard EURO 6 a basse emissioni e bassi consumi. I due autobus urbani sono dotati di pedana per salita e discesa di utenti a ridotta capacità motoria; gli 11 autobus extraurbani sono dotati di predisposizione completa per l'installazione della pedana.

L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2019 è pari a 5,85 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

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2004, acquisto di:	2 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani DE SIMON IL3	6,67
2005, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	6,74
2006, acquisto di:	3 autobus urbani EUROPOLIS 200 E 8.17 7,90 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	7,20
2007, acquisto di:	2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M231CU 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA 3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA HD	6,80
2008, acquisto di:	1 autobus urbano RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 1 autobus urbano BREDAMENARINIBUS M230 CU 1 autobus extraurbano DESIMON MILLEMIGLIA HD	7,44
2009, acquisto di:	3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 5 4 autobus extraurbani TEMSA TOURMALIN EURO 5	7,44
2010, acquisto di:	1 autobus extraurbano TEMSA TOURMALIN EURO 5 (coda di gara) 1 autobus urbano da 8 metri 1 autobus extraurbano da 12 metri IVECO CROSSWAY 3 autosnodati extraurbani da 18 metri	7,49
2011, acquisto di:	1 autobus elettrico (coda di gara) RAMPINI ALE' EL urbano da 8 metri 6 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY 1 autobus elettrico RAMPINI ALE' EL	7,39
2012, acquisto di:	4 autobus urbani da 8 metri RAMPINI ALE' EEV 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,42
13, 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:	3 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C Euro 6 1 autobus urbano da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M Euro 6 5 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani a due piani da 13 metri VDL SYNERGY Euro 6	6,90
2017, acquisto di:	7 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2016)	6,94
2018, acquisto di:	2 autobus urbani da 9,5 metri HEULIEZ BUS Euro 6 9 autobus extraurbani da 12 metri SCANIA INTERLINK Euro 6 2 autobus extraurbani da 10,7 metri IVECO CROSSWAY Euro 6	6,31
2019, acquisto di:	2 autobus urbani da 9,5 metri HEULIEZ BUS Euro 6 11 autobus extraurbani da 12 metri SCANIA INTERLINK Euro 6	5,85

Relativamente alle infrastrutture di supporto al parco mezzi rimangono attive le 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti).

Presso il Trieste Airport di Ronchi dei Legionari sono presenti tre ulteriori informativi per l'utenza, uno presso la nuova autostazione, uno presso la zona di ristoro/bar ed uno in prossimità dell'uscita passeggeri. I monitor, come quello già presente nella zona arrivi, grazie al collegamento con il sistema AVM della flotta autobus, forniscono in tempo reale all'utenza in i minuti di attesa per arrivi e partenze degli autobus da e per l'aeroporto.

Rimangono attive le 8 emettitrici automatiche di biglietti (schermo "touch screen" con la possibilità di effettuare il pagamento in contanti e, in tutte le valute, con pos e carta di credito).

### Situazione parco mezzi da Turismo ed Extra-TPL – anno 2019:

matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
318	DC423RG	MERCEDES-BENZ 816 DF 42/75	SORA - VARIO	SCUOLABUS	2007	EURO 4	12	7,73
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	11	9,45
321	DL373KE	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	10	12
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	9	6,95
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	7	12
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	7	9,45
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	6	4,5
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	6	9,45
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	5	12
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	4	4,5
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	4	8,52
331	FE177VA	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2003	EURO 3	16	9
332	FK490PE	CACCIAMALI	IVECO A 50/E4/21/B	SCUOLABUS	2007	EURO 4	12	9
333	XA131KF	TECNOCARAVAN	PIEMME ALLESTIMENTI	CARRELLO BICICLETTE	2018	-	1	6,5
334	BK078TN	IVECO	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2001	EURO 2	18	9
335	FS979RE	MAN	LION'S COACH R07	TURISMO	2019	EURO 6	0	12
336	FV717TD	IVECO	DAILY 50C	TURISMO	2019	EURO 6	0	7,2
337	FS703RE	MAN	LION'S COACH R07	TURISMO	2019	EURO 6	0	12
338	BZ447EX	IVECO	C90.41/M50	SCUOLABUS	2004	EURO 3	15	10

## L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Durante il 2019 è proseguita l'attività di perfezionamento degli interventi mirati a rendere più efficiente ed efficace la produzione del TPL e migliorare il sistema con nuove procedure per il mantenimento della certificazione integrata (UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002) Qualità, Ambiente e Sicurezza.

## **Compendio Uffici/Deposito/officina – Gorizia**

Nel corso del 2019 sono state sostituite effettuate le normali procedure manutentive sull'intero Deposito.

È proseguita l'attività 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 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI EN 13816:2002 e per la transizione alla UNI ISO 45001:2018.

I pannelli fotovoltaici (28,3 kW) e gli accorgimenti tecnici adottati per minimizzare i consumi, anche per il 2015, hanno permesso un notevole risparmio energetico.

L'impianto di lavaggio continua a funzionare regolarmente. Durante il 2019 è stato acquistato un ulteriore gruppo di colonne sollevatrici per l'officina; tale gruppo, come quelli acquistati nel 2017 e nel 2018, permette di sollevare più agevolmente i bus dotati di ruote piccole e quelli a pianale molto basso; il carrello elevatore dell'officina è stato dotato di un sistema ottico per l'individuazione visiva dell'arrivo del carrello; è stata installata una cassetta di pronto soccorso aggiuntiva presso la corsia collaudi del deposito di Gorizia

Presso il Deposito Gorizia vi è un impianto a portale fisso del IDROEQUIP – TAMMERMATIC installato nel 2006 (4 spazzole verticali).

## **Unità operativa di Monfalcone**

Come per il deposito/officina di Gorizia, l'attività manutentiva effettuata è stata meramente conservativa.

L'impianto di lavaggio AUTOEQUIP AE 3/45 CM della IDROEQUIP, installato a fine 2012, funziona a regime; l'impianto è stato implementato con un sistema di rilevamento del mezzo in ingresso mediante "TAG" che ha sostituito il lettore di tessera con microchip.

Il sistema per l'erogazione dell'urea, installato presso la sede di Monfalcone a metà del 2014 ed integrato, come per il gasolio, con il sistema di monitoraggio informatico delle erogazioni (SYS Card) continua a funzionare regolarmente. Come per il Deposito di Gorizia, sono stati acquistati un sistema per la produzione di ozono per la sanificazione dei mezzi ed un dispenser per DPI e materiali di consumo.

## **Centro Intermodale Passeggeri di Gorizia (CIP)**

All'inizio dell'anno scolastico 2019/20 è stato effettuato il consueto ripasso della segnaletica orizzontale di tutta l'area, compresa quella riguardante le numerose scritte "Vietato oltrepassare la linea gialla" al fine di mantenere gli standard di sicurezza degli utenti. A fine dicembre 2019 sono iniziati i lavori di riqualificazione dell'area davanti l'ingresso della Stazione Ferroviaria da parte del Comune di Gorizia.

## **Biglietteria e Autostazione di Grado**

Il deposito extraurbano di Grado rimane presso il parcheggio di Viale Italia (Sacca dei Moreri). L'edificio della biglietteria non è stato oggetto di ulteriori interventi.

## **Biglietteria di Monfalcone**

Nel corso del 2019 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

## **Infrastrutture di esercizio**

Durante il 2019 sono state installate ulteriori tre pensiline in altrettante posizioni. La manutenzione migliorativa delle pensiline comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli e bacheche è proseguita anche nel 2019. Rimangono attive le 8 emittitrici automatiche di biglietti (schermo "touch screen" con la possibilità di effettuare il pagamento in contanti e, in tutte le valute, con pos e carta di credito).

Confermata la funzionalità delle 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti).

### Infrastrutture informatiche e telefoniche

Rimane sostanzialmente invariato il sito internet aziendale [www.apggorizia.it](http://www.apggorizia.it) nella parte relativa all'interfaccia grafica e alle funzionalità; la parte del sito relativa alla "Società Trasparente" viene alimentata e implementata in accordo con le prescrizioni normative vigenti.

Anche per il 2019 rimane confermata la funzionalità del servizio per il rinnovo telematico degli abbonamenti mensili e quindicinali e per il pagamento degli abbonamenti annuali, o delle rate degli stessi, sul portale internet aziendale [www.apggorizia.it](http://www.apggorizia.it).

Il sistema di rilevazione delle presenze mediante badge magnetico ed il sistema di controllo informatizzato degli accessi presenti in ogni sede aziendale, continuano funzionare regolarmente.

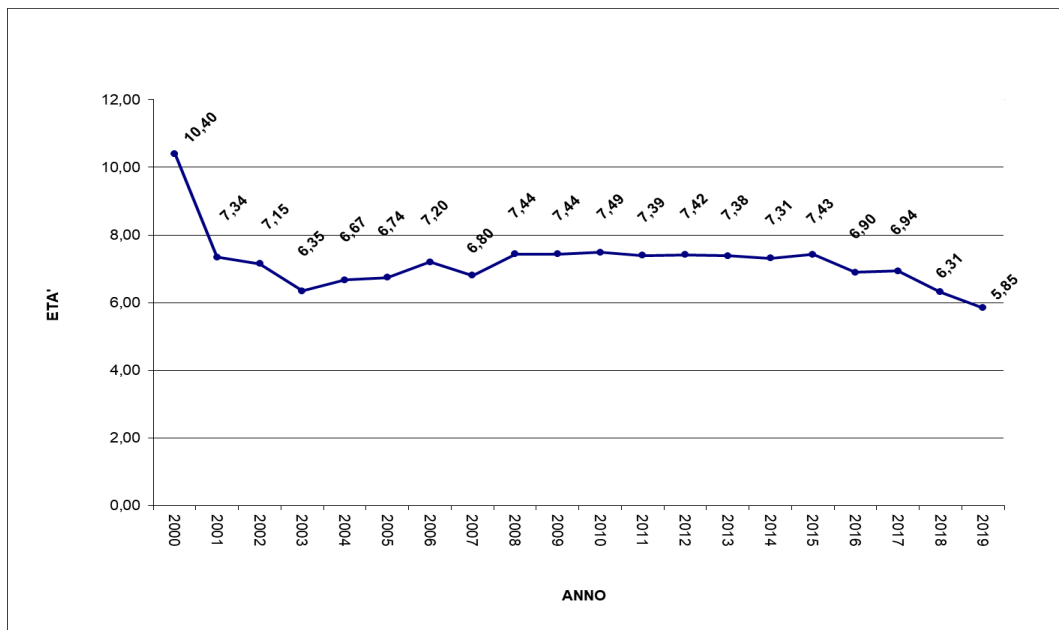
Il nuovo sistema di emissione automatica dei titoli di viaggio, introdotto nel 2018 per migliorare ancor di più il servizio alla clientela e per ridurre i tempi di attesa per la sottoscrizione dell'abbonamento, continua a funzionare regolarmente.

## LA GESTIONE AMBIENTALE

### GLI INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALI

Al fine di sintetizzare e riclassificare i dati relativi agli aspetti ambientali raccolti dal sistema informativo aziendale, APT utilizza degli Indicatori di Performance Ambientale che hanno la funzione di fornire un quadro immediato e rappresentativo della situazione ambientale aziendale, confrontata sia con il contesto temporale e territoriale in cui APT è inserita sia con gli obiettivi e con i traguardi prefissati. Vista l'organizzazione radicata ormai da tempo, non solo sulle politiche ambientali dell'azienda, ma nell'ottica globale di una certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002, i risultati ottenuti nell'ambito dell'impegno ambientale conservano un buon livello di accettabilità.

**Vetustà del parco mezzi** L'età media globale del parco mezzi al 31/12/2019 è pari a 5,85 anni



## Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

L'evoluzione del parco mezzi nel corso degli anni (situazione al 31 dicembre) dal punto di vista delle emissioni si può sintetizzare come segue:

Anno	preeuro	euro 0	euro 1	euro 2	euro 3	euro 4	euro 5	EEV	≥ euro 6	elett	total e	tot euro 3 o sup.	% euro 3 o sup.	tot euro 4 o sup.	% euro 4 o sup.
2000	79	1	0	37	0	0	0	0	0	0	117	0	0,00	0	0,00
2001	55	1	0	48	13	0	0	0	0	0	117	13	11,10	0	0,00
2002	47	1	0	48	21	0	0	0	0	0	117	21	17,90	0	0,00
2003	35	1	0	48	33	0	0	0	0	0	117	33	28,20	0	0,00
2004	31	1	0	48	37	0	0	0	0	0	117	37	31,60	0	0,00
2005	26	1	0	47	43	0	0	0	0	0	117	43	36,80	0	0,00
2006	22	1	0	47	47	0	0	0	0	0	117	47	40,20	0	0,00
2007	13	1	0	47	51	5	0	0	0	0	117	56	47,90	5	4,27
2008	10	1	0	48	51	7	0	0	0	0	117	58	49,60	7	5,98
2009	5	1	0	46	51	7	7	0	0	0	117	65	55,60	14	11,97
2010	1	0	0	45	51	7	8	5	0	0	117	71	60,70	20	17,09
2011	0	0	0	37	51	7	8	12	0	2	117	80	68,40	29	24,79
2012	0	0	0	29	51	7	8	20	0	2	117	88	75,20	37	31,62
2013	0	0	0	20	51	7	8	29	0	2	117	97	82,90	46	39,32
2014	0	0	0	13	49	7	8	30	8	2	117	104	88,90	55	47,01
2015	0	0	0	6	49	7	8	30	15	2	117	111	94,80	62	52,99
2016	0	0	0	1	42	7	8	30	27	2	117	116	99,10	74	63,25
2017	0	0	0	0	36	7	8	30	34	2	117	117	100,00	81	69,23
2018	0	0	0	0	24	7	8	30	46	2	117	117	100,00	93	79,49
2019	0	0	0	0	11	7	8	30	59	2	117	117	100,00	106	90,60

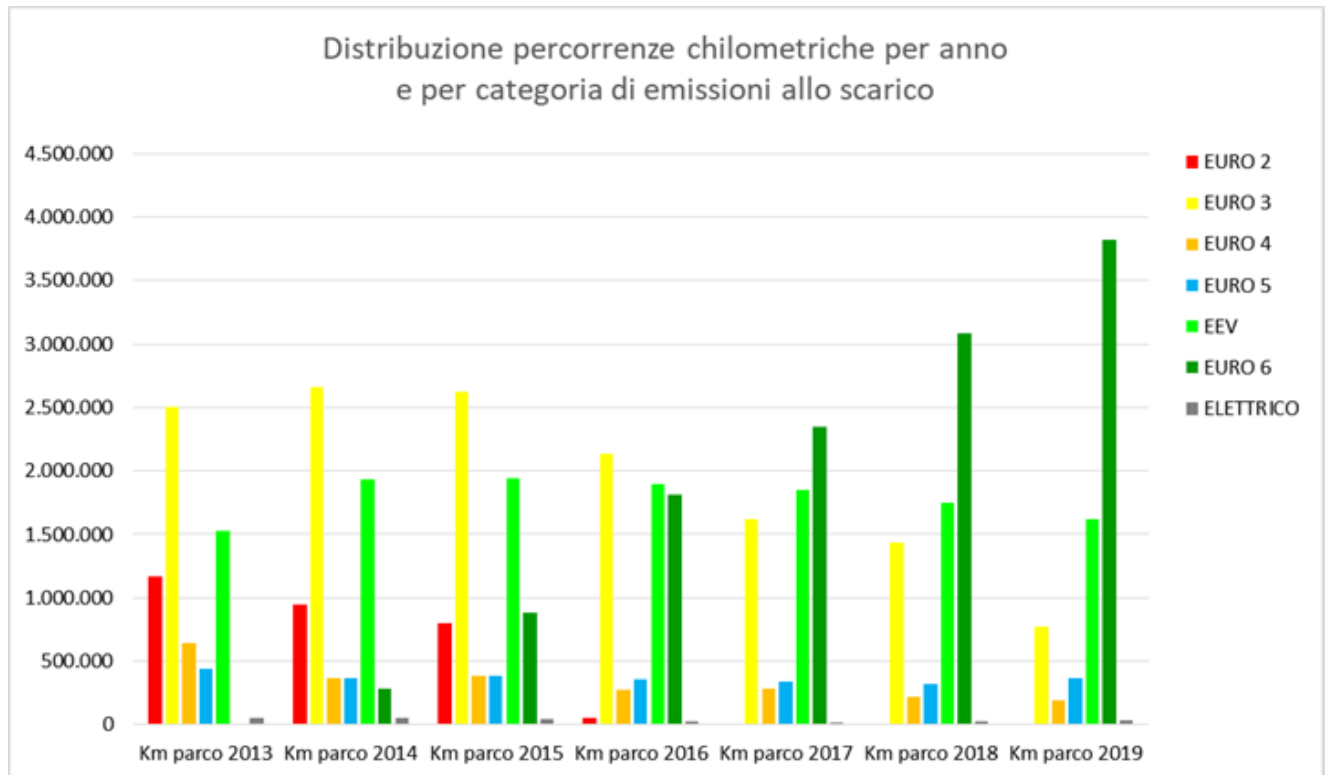
Per quanto riguarda l'utilizzo dei mezzi durante il servizio, la suddivisione dei chilometri percorsi, raggruppati a seconda dello standard di emissioni allo scarico è così composta:

Normativa	Km parco 2015	Km parco 2016	Km parco 2017	Km parco 2018	Km parco 2019	Trend 2019	Previsione 2020
PRE-euro		0	0	0	0	=	=
euro 0		0	0	0	0	=	=
euro 1		0	0	0	0	=	=
euro 2	801.797	48.915	0	0	0	=	=
euro 3	2.626.647	2.136.403	1.620.350	1.435.456	768.480	↓	↓
euro 4	386.568	273.111	280.333	215.740	191.994	↓	=
euro 5	385.953	359.801	341.126	323.913	363.171	=	=
EEV	1.938.078	1.896.226	1.851.477	1.752.781	1.615.526	=	=
euro 6	881.466	1.809.166	2.352.005	3.084.961	3.818.407	↑	↑
ELETTRICO	48.098	29.081	13.309	26.635	33.189	↑	=

Come previsto, in proporzione alla numerosità di ciascuna categoria, e come evidenziato dal grafico seguente, le percorrenze con motori euro 3 ed euro 4 sono diminuite sensibilmente, le percorrenze con motori euro 5 ed EEV sono rimaste costanti; i chilometri percorsi da veicoli ELETTRICI, dopo i guasti del 2016 e 2017 avvenuti su entrambi i mezzi, sono tornati ai livelli degli anni precedenti, anche grazie alla maggior efficienza dovuta alla sostituzione delle



batterie e dei relativi sistemi di equalizzazione; viceversa, l'utilizzo di motori euro 6 è in forte aumento. Tale trend è previsto anche per il 2020.



Il parco dei mezzi APT "extra TPL" al 31/12/2019 è composto per categoria di emissioni allo scarico come evidenziato alla tabella seguente:

TIPOLOGIA SERVIZIO	STANDARD EMISSIONI	Q.TA'
TURISMO (TOT 7)	euro 0	-
	euro 1	-
	euro 2	-
	euro 3	-
	euro 4	-
	euro 5	4
	EEV	-
	euro 5	3
TRENINO TURISTICO	euro 2	1
TRANSFRONTALIERA	EEV	1
SUB-CONCESSIONE	euro 6	1
SCUOLABUS (TOT 9)	euro 2	1
	euro 3	2
	euro 4	3
	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 2017	kWh 2018	kWh 2019
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 6	sede	5.813	5.073	5.102
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	9.060	8.701	8.696
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	5.164	4.462	4.188
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	4.042	3.993	4.089
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	9.842	9.937	9.878

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 2016	kWh 2017	kWh 2018	kWh 2019
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	8.823 (*)	0 (*)	14.992	20.703
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	Matr. 280	22.329	13.962	13.218	14.870

(\*) forte diminuzione per guasto grave alle batterie di trazione

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2017	mc 2018	mc 2019
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (sanitaria)	deposito	1.577	931	922
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (antincendio)	deposito	11	10	10
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	1.561	967	773

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2017	mc 2018	mc 2019
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	13.588	13.850	13.991
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	5.402	4.380	4.117

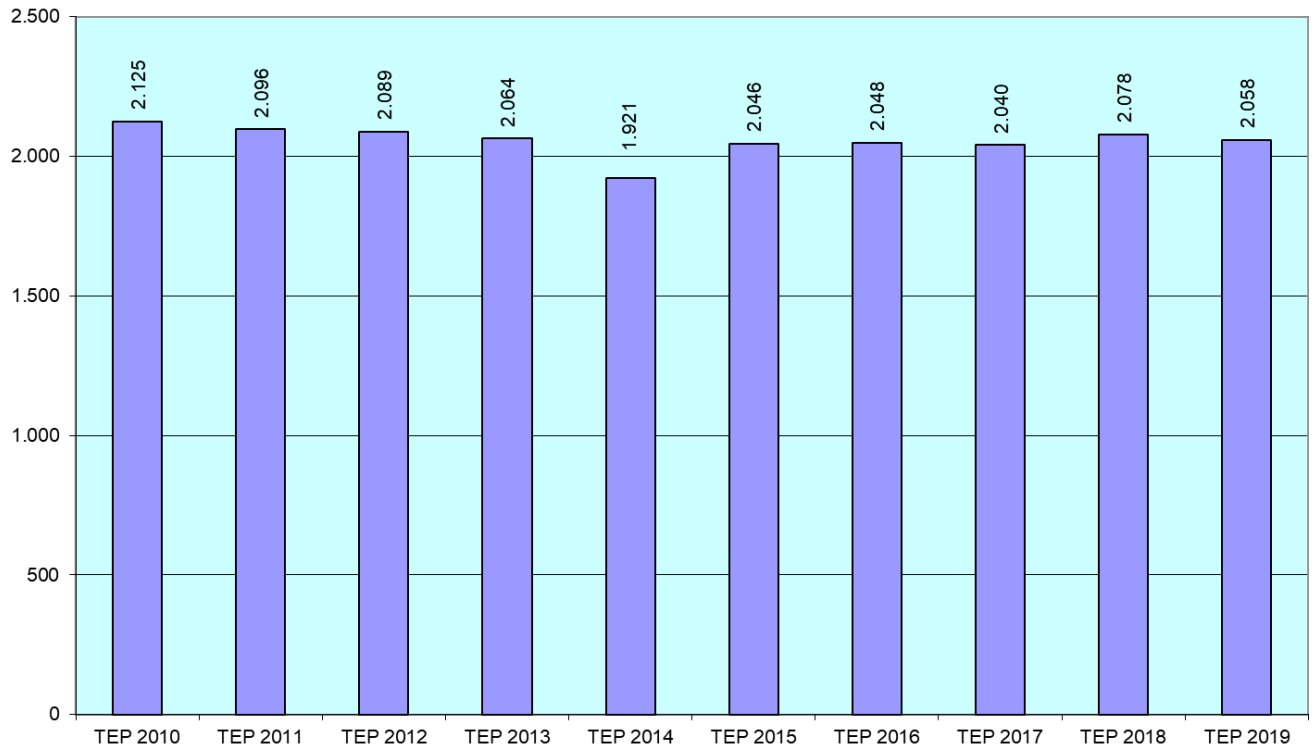
tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2017	litri 2018	litri 2019
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	1.415.093	1.405.331	1.407.313
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	786.930	839.583	811.997
gasolio	Distributori esterni	esterno	136.995	135.491	136.670
TOTALI			2.324.161	2.380.405	2.355.980

Sulla base dei consumi annui di gasolio, energia elettrica e gas, si ottengono i TEP (Tonnellate di Petrolio Equivalente):

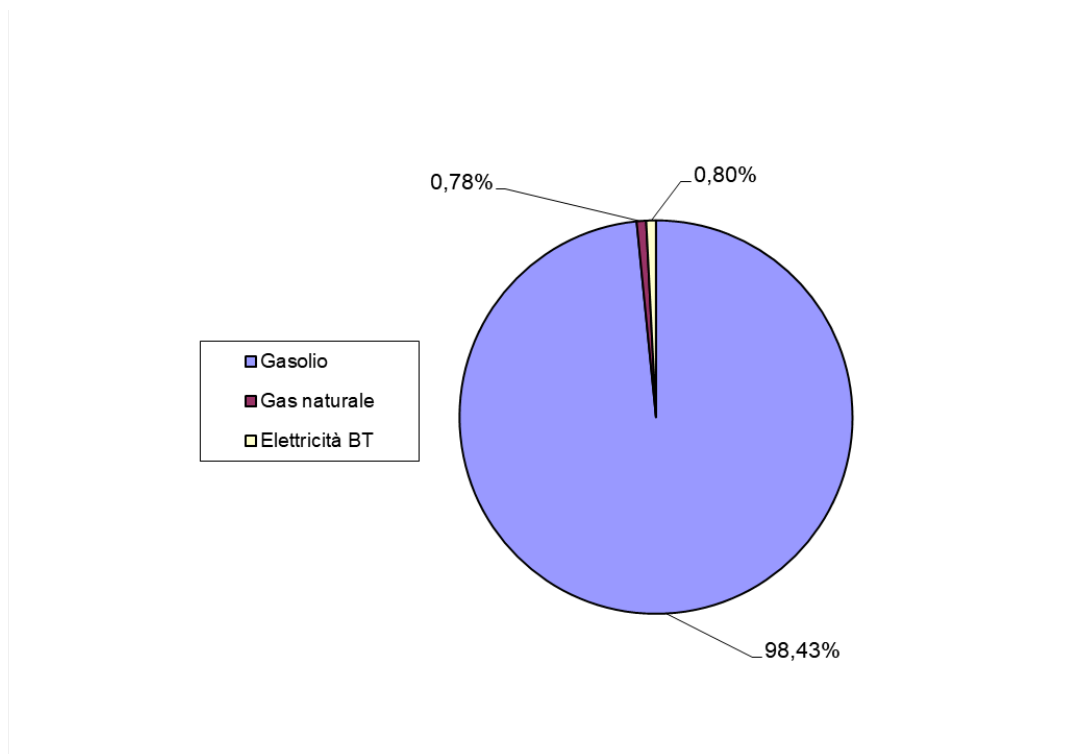
tipologia	TEP 2014	TEP 2015	TEP 2016	TEP 2017	TEP 2018	TEP 2019
TEP	1.921	2.046	2.048	2.040	2.078	2.058

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2019, ha obbligato l'Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

Il valore relativo al 2019, influenzato principalmente dall'incremento delle percorrenze chilometriche del parco mezzi e dal conseguente consumo di gasolio per autotrazione, è lievemente aumentato.



Nel dettaglio, per quanto riguarda il 2019, 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 2016	kWh 2017	kWh 2018	kWh 2019
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	23.892	19.363	20.099	20.341

## Obiettivi di miglioramento

Il raffronto dei risultati ottenuti ed i target per il 2018 sono evidenziati nella seguente tabella:

Fattore di miglioramento	Unità di misura	Situazione 31/12/2018	Situazione 31/12/2019	Target 31/12/2019
Sinistrosità mezzi di trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 53.961	1 ogni 50.846	1 ogni 70.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	49%	50%	>49%
	età media parco	6,31	5,85	<6,31
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	59	59	59
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	100%	100%	100%

I target per l'anno 2019, ed eccezione di quello relativo alla sinistrosità dei mezzi, sono stati rispettati.

## 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 missione la partecipazione attiva alla vita della collettività.

L'Azienda, intesa non più solo come fornitore asettico di un servizio ma come una realtà dinamica che fa parte di una comunità, collabora al suo sviluppo economico e dedica anche risorse ed impegno al benessere sociale.

In quest'ottica il capitolo comprende la comunicazione con l'utenza, ma anche quella rete di rapporti con gli interlocutori istituzionali, le associazioni, il volontariato, il mondo della cultura, che sono incentrati su tematiche che vanno oltre la mera "fornitura di servizio di trasporto pubblico su gomma".

### RELAZIONI CON L'UTENZA

Il continuo miglioramento del rapporto con l'utenza costituisce da sempre una delle priorità della strategia aziendale di APT.

Un impegno testimoniato dalla cura con cui viene progettata, elaborata e diffusa l'informazione sul servizio, ma anche dall'attenzione dedicata all'ascolto dell'utente/cliente, attraverso la gestione delle segnalazioni e le indagini di customer satisfaction e dalla stipula virtuale del patto con i cittadini costituita dalla Carta dei Servizi.

#### INFORMAZIONI

APT è impegnata ad assicurare la più ampia e chiara informazione sui servizi di trasporto pubblico locale, al fine di favorirne ed agevolarne l'utilizzo.

Per questo scopo APT ha costruito nel tempo una struttura articolata di informazione e contatto con il cittadino, utilizzando sia i canali tradizionali sia gli strumenti telematici, per adeguare forme e contenuti della comunicazione ai diversi segmenti di utenza reale o potenziale.

#### Numero Verde

Il Numero Verde è uno strumento che fornisce agli utenti informazioni omogenee, chiare, aggiornate ed il più possibile complete, garantendo uniformità ed equità di accesso per tutti.

Gli operatori rispondono da lunedì a venerdì dalle 7.30 alle 19.15 ed il sabato dalle 7.30 alle 13.15; il servizio è operativo anche in caso di sciopero.

Per ottenere una maggiore efficienza e copertura la gestione è affidata ad un soggetto terzo con operatori dedicati e appositamente formati per fornire all'utenza sia le informazioni sul servizio e sulle tariffe che la necessaria assistenza in caso di reclami.

#### Pubblicazioni

Ad ogni cambio orario (estate, autunno) vengono distribuiti gratuitamente presso le biglietterie, i punti vendita ed anche direttamente a bordo degli automezzi le pubblicazioni contenenti gli orari dei servizi erogati che si differenziano per tipo di servizio ed area geografica.

Inoltre ad ogni cambio orario viene predisposto un inserto riepilogativo di tutti i servizi di trasporto pubblico locale distribuito con il maggiore quotidiano locale.

Tipologia pubblicazione	N° copie stampate ESTATE 2019	N° copie stampate INVERNO 2019/20
Servizio urbano Gorizia	7.000*	8.800*
Servizio urbano Monfalcone	7.000	8.000
Servizio Grado urb+extra	15.000	4.000
Servizio extraurbano	8.000	10.000
Linea 51+Aeroporto	11.000	16.000**

Tipologia pubblicazione	N° copie stampate ESTATE 2019	N° copie stampate INVERNO 2019/20
Linea Marittima	30.000	-

\* = 800 copie in lingua slovena

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, la mappa della rete urbana e 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.

In seguito all'attivazione del sistema AVM i bus sono anche dotati di apparecchiature elettroniche che offrono ulteriori informazioni all'utenza tramite dispositivi video ed audio che indicano la "prossima fermata".

### Sito Internet e Newsletter

Il sito [www.apgorizia.it](http://www.apgorizia.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 un'applicazione dedicata.

Nel 2019 è stata ulteriormente implementata la parte in lingua slovena.

Mentre per quanto attiene al restyling non sono stati effettuati interventi particolari ritenuti non opportuni considerate le previste scadenze relative alla gara per l'affidamento del servizio di TPL su base regionale.

### Paline di fermata

Le paline APT sono collocate in corrispondenza di ogni fermata urbana ed extraurbana. Nel quadro orario sono indicate le linee in transito, l'orario di passaggio, le rivendite più vicine dove poter acquistare i titoli di viaggio ed altri dati utili. Al palo di fermata vengono anche affissi gli eventuali avvisi in caso di deviazione di percorso o modifica temporanea di orario.

Nei comuni e/o frazioni in cui è presente la minoranza slovena le tabelle-orario vengono affisse anche in lingua slovena.

### Paline telematiche

5 postazioni strategiche a Monfalcone (Piazza Unità, Via Valentinis, Via Pocar, San Polo interno e Stazione) e 2 a Gorizia (Corso Italia) sono dotati di paline telematiche che indicano in tempo reale i minuti di attesa necessari per ogni bus in arrivo nella specifica fermata; questo tipo di informazioni si rivelano particolarmente utili nei punti di interscambio fra più linee del servizio urbano e fra servizio urbano ed extraurbano.

### Pensiline con bacheche

Rispetto al 2018 il numero delle fermate allestite con pensilina e bacheca informativa è aumentato arrivando a 270 posizioni.

Le pensiline APT sono tutte dotate di bacheca, all'interno delle quali l'utente trova tutte le informazioni necessarie per un corretto utilizzo dei servizi (tariffe, regolamento di vettura, promozioni, avvisi, mappe della rete sia urbana che extraurbana).

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.

Gli orari di apertura offrono un servizio adeguato alle esigenze del territorio anche a seconda della stagionalità.

### **Campagne promozionali e informative**

Anche nel 2019 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** È stato effettuato un completo restyling dell'immagine per la promozione del servizio estivo "Linea marittima Grado Trieste". La campagna si è sviluppata attraverso:

- affissione di un manifesto 70 x100 su tutte le pensiline d'attesa bus di Grado e di parte della provincia di Gorizia;

- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici, nelle strutture alberghiere, nei residence, nei campeggi di Grado e Trieste di una locandina informativa plurilingue e di un dispenser con gli orari tascabili;

- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate

**Bici Bus** Anche l'immagine del servizio BICIBUS è stata completamente rinnovata creando un messaggio coordinato di tutti i servizi estivi. La campagna si è sviluppata 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 plurilingue;

- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate

**In Bus lungo la Costiera Triestina** La promozione dell'implementazione delle corse festive per raggiungere le località balneari lungo la Costiera Triestina è stata effettuata attraverso:

- affissione dell'informativa presso le fermate interessate

- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici, nelle strutture alberghiere e nei punti vendita di titoli di viaggio di un flyer promozionale;

- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate

**Abbonamenti on line** A sostegno del progetto e-commerce riguardante il rinnovo degli abbonamenti on line è proseguita la campagna promozionale-informativa sul vantaggio e la comodità di rinnovare il proprio abbonamento comodamente da casa puntando sulla possibilità di un ulteriore sconto del 5% su chi rinnova l'abbonamento via web.

**Abbonamento scolastico residenti FVG Campagna** informativa sulla nuova tipologia di abbonamento scontato promosso dalla Regione FVG dedicato agli studenti

### **"Viaggia tranquillo"**

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. Accanto a questo messaggio sono stati inseriti i consigli più utili per un corretto utilizzo del servizio e l'immagine della campagna è stata completamente rinnovata.

## 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, rendendolo ove possibile più aderente alle necessità espresse dai clienti e, in caso di anomalie, predisponendo rimedi ed azioni correttive; dall'altro, permette di mantenere un buon livello di soddisfazione della clientela per quanto riguarda le attività che possono essere definite di "assistenza al cliente", attraverso l'attenzione alle esigenze ed ai feedback degli utenti.

I reclami ed i suggerimenti sono gestiti seguendo una specifica Procedura del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza e Salute.

Nel 2019 il livello di celerità della formulazione di una risposta esaustiva ai reclami, espresso dalla quantità di pratiche a cui viene fornito riscontro entro i primi 5 giorni, è sceso rispetto all'anno precedente. Questo dato trova giustificazione nel fatto che le diverse esigenze manifestate dall'utenza, in particolar modo al momento dell'avvio e della stabilizzazione dell'orario scolastico, hanno richiesto un impegno più consistente per la risoluzione delle problematiche, necessitando spesso di interventi migliorativi a livello di programmazione ed ottimizzazione del servizio. La rapidità nel fornire un feedback all'utenza è uno degli indici maggiormente apprezzati dalla clientela, ma al tempo stesso l'Azienda si impegna a mettere in atto interventi tecnici il più possibile risolutivi, laddove necessario. Coerentemente anche il tempo medio per la risposta risulta maggiore rispetto al dato dell'anno precedente, ma si deve anche considerare un aumento significativo del numero totale dei reclami ricevuti. Eventuali 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. Nel 2019 non si è verificato, comunque, alcun caso di pratica protrattasi oltre la scadenza prevista (15 giorni lavorativi).

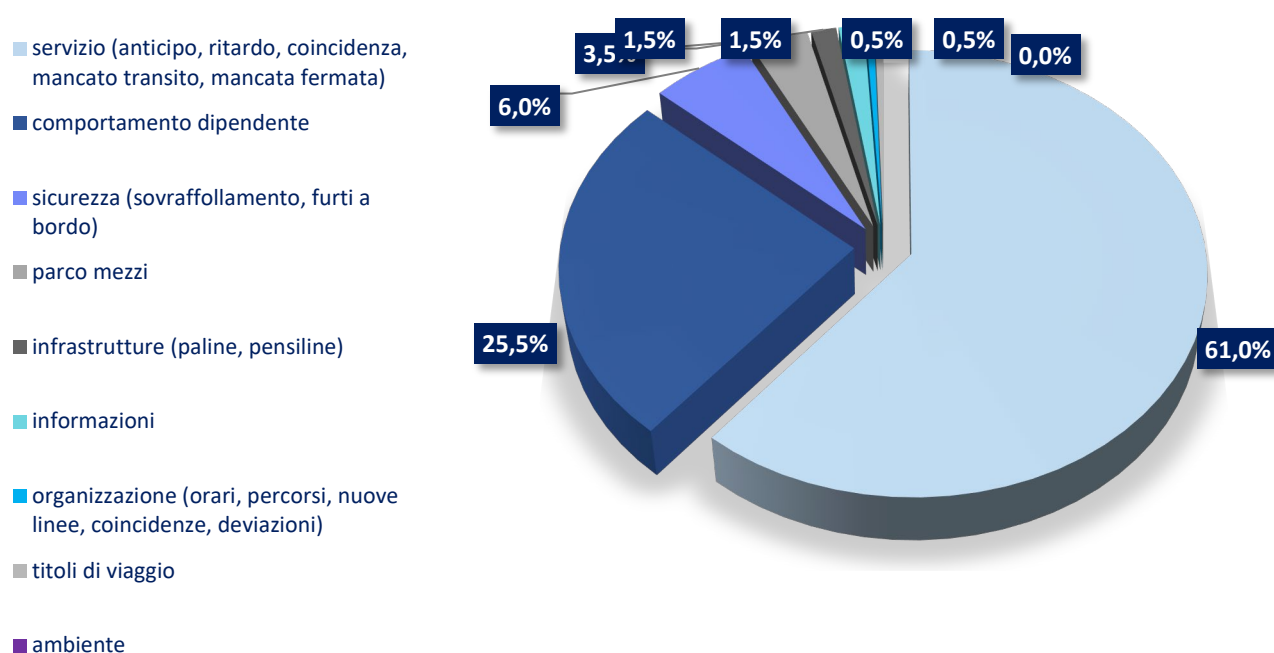
<b>Risposta entro scadenza</b>	200	100%
<b>Risposta oltre scadenza</b>	0	0%
<b>Risposta entro 5 gg.</b>	69	35%
<b>N° giorni medi risposta</b>	<b>8,08</b>	

La tabella mostra un confronto fra la tipologia di reclami ricevuti nel 2018 e nel 2019:

ANNO 2018			ANNO 2019		
servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	103	57%	servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	122	61,0%
comportamento dipendente	46	25%	comportamento dipendente	51	25,5%
organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	3	2%	sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	12	6,0%
infrastrutture (paline, pensiline)	2	1%	parco mezzi	7	3,5%
titoli di viaggio	2	1%	infrastrutture (paline, pensiline)	3	1,5%
informazioni	5	3%	informazioni	3	1,5%
sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	9	5%	organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	1	0,5%
ambiente	2	1%	titoli di viaggio	1	0,5%
parco mezzi	9	5%	ambiente	0	0,0%
<b>totale</b>	<b>181</b>		<b>totale</b>	<b>200</b>	



Il numero dei reclami pervenuti è aumentato in maniera significativa (200 contro i 181 dell'anno precedente), mentre rimane costante la percentuale delle pratiche in cui il disservizio non viene confermato (51%).



Questo a testimonianza della validità degli interventi attuati sia nell'ambito della formazione del 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.

Nonostante ciò l'Azienda dovrà continuare a migliorare gli aspetti correlati al comportamento del personale, in particolare degli addetti alla guida, che di fatto sono i più coinvolti nel rapporto con la clientela. Il prossimo avvio della nuova gestione del servizio di trasporto pubblico regionale ad opera di TPL FVG scarl, di cui APT fa parte, richiederà il raggiungimento di un livello uniforme su tutto il territorio e nei diversi servizi. Il dialogo costante con le altre Aziende di trasporto all'interno del Consorzio consentirà il monitoraggio ed il confronto degli indicatori della qualità del servizio erogato, fornendo elementi utili alla pianificazione di interventi di formazione e sensibilizzazione del personale ed all'elaborazione e diffusione di linee guida comportamentali omogenee.

### 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.

Nel 2019 sono state gestite 63 pratiche di segnalazione/suggerimento.

### 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

<b>A</b>	<b>TOTALE OGGETTI RINVENUTI GESTITI DA SEGRETERIA</b>	<b>270</b>	<b>D+E</b>
	di cui		
	oggetti rinvenuti a bordo e consegnati direttamente dal		
<b>B</b>	personale	<b>174</b>	
<b>C</b>	oggetti rinvenuti in seguito a richiesta del proprietario	<b>105</b>	
<b>D</b>	<b>OGGETTI CONSEGNATI AL PROPRIETARIO</b>	<b>210</b>	
<b>E</b>	<b>OGGETTI CONSEGNATI ALLA POLIZIA MUNICIPALE</b>	<b>69</b>	
<b>F</b>	<b>TOTALE RICHIESTE REGistrate DA SEGRETERIA</b>	<b>270</b>	<b>G+H</b>
	di cui		
<b>G</b>	esito positivo con consegna al proprietario	<b>149</b>	
<b>H</b>	esito negativo	<b>121</b>	

### 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.

#### **Indagine Mystery Client**

Il presupposto base del Mystery Client (cliente misterioso) è che il bene più prezioso di un'azienda è costituito dalla propria clientela. Il Mystery Client infatti:

Valuta efficienza, competenze tecniche e qualità del servizio ai clienti/utenti;

In un'ottica di monitoraggio è efficace strumento per migliorare il modo in cui l'universo dei clienti/utenti è trattato dal personale;

Informa l'azienda sulla corretta applicazione delle direttive aziendali, delle regole, sul corretto mantenimento delle infrastrutture (bus, fermate, agenzie...);

Misura i mutamenti nel tempo del servizio offerto alla clientela.

Quella del Mystery Client per il Trasporto Pubblico Locale è una metodologia di ricerca non intrusiva che consiste nell'inviare nelle agenzie, a bordo dei mezzi, presso le fermate, persone selezionate ed istruite che chiederanno un'informazione, saliranno a bordo dei mezzi, non svelando la propria identità e comportandosi come normalissimi utenti del servizio. Nella realtà esse, conoscendo in anticipo e nel dettaglio ciò che si deve valutare, osservano come si presenta il luogo di rilevazione e come si comporta il personale. Al termine della visita compileranno un questionario circa l'esperienza compiuta.

Il Mystery Client consente di calarsi completamente nella prospettiva del cliente medio, per capire cosa effettivamente accade quando esso usufruisce dei servizi e/o chiede un'informazione al personale preposto.

Il Progetto di Mystery Client svolto da Quaeris per APT utilizza una metodologia e strumenti testati sul campo da diversi anni e per diversi clienti del settore del Trasporto Pubblico Locale.

Il metodo prevede una ponderazione degli indicatori, analizzando gli elementi di soddisfazione dei clienti relativi alle agenzie (biglietterie/rivendite), ai mezzi, alle fermate e al personale.

Viene qui di seguito presentata l'elaborazione finale dei dati dell'indagine, al fine di individuare in modo immediato i punti di forza e di miglioramento dell'azienda.

## SINTESI BUS/FERMATE

Sono state complessivamente compiute 642 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 98,6 in miglioramento rispetto alla rilevazione 2017 che dava un risultato pari a 97

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
<b>Stato pulizia delle fermate</b>	<b>102</b>	<b>1</b>	<b>99,0</b>
<b>Informazioni al punto di fermata</b>	<b>102</b>	<b>1</b>	<b>99,0</b>
<b>Informazioni a bordo autobus</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>100,0</b>
<b>Accoglienza/attitudine commerciale</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>100,0</b>
<b>Pulizia degli autobus</b>	<b>102</b>	<b>4</b>	<b>96,1</b>
<b>Puntualità</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>100,0</b>
<b>COMPLESSIVO</b>	<b>102</b>	<b>6</b>	<b>99,0</b>

**Stato di pulizia delle fermate** - Il valore di conformità complessiva registrato è conforme ed è pari al 99 % (2018 = 98,2%).

**Informazioni al punto di fermata** - Il valore di conformità complessiva registrato è conforme ed è pari a 99% (2018 =100%). L'unica non conformità si riferisce alla visibilità di una fermata interessata da lavori stradali.

Sono stati valutati: visibilità/riconoscibilità della fermata, logo aziendale, identificazione fermata, elenco delle linee transittanti, orari delle linee che transitano, tabella orari della linea considerata, direzione della linea considerata ed indicazione delle rivendite più vicine.

**Informazioni a bordo autobus** Il valore di conformità complessiva registrato è conforme ed è pari a 100% e presenta quindi piena conformità (2018=98,1%). Sono stati valutati: presenza del numero di call center, indicatore anteriore di linea e di percorso, indicatore laterale di linea e di percorso (solo bus urbani), indicatore posteriore di linea e di percorso (solo bus urbani), presenza delle norme di viaggio, del tariffario e del logo aziendale (esterno), oblitteratrice e display interno (laddove presente). Rispetto agli scorsi anni non sono state rilevate non conformità relative alle oblitteratrici di bordo,

**Pulizia dei mezzi** - Il valore di conformità complessiva è pari a 96,1%, in calo rispetto al 2018. Il dato si riferisce in particolare ai mezzi del servizio urbano di Monfalcone.

**Accoglienza / Attitudine commerciale a bordo** - Il valore di conformità complessiva registrato è pienamente conforme ed è pari a 100% con un netto miglioramento rispetto al 2018. Infatti rispetto allo scorso anno non sono stati segnalati casi relativi all'uso del cellulare da parte dei conducenti

**Puntualità** - Il valore di conformità complessiva registrato relativo alla puntualità è pari a 100%. Il miglior risultato ottenuto rispetto agli anni precedenti in questo parametro.

## SINTESI DEI RISULTATI BIGLIETTERIA / RIVENDITA

Sono state complessivamente compiute 72 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 98,6 con un netto miglioramento rispetto al 2018 (2018 = 89,9). La non conformità rilevata si riferisce ai tempi di attesa presso la Biglietteria di Monfalcone superiori ai 5 minuti. Nel 2019 sono stati verificati tutti i punti vendita e sono state aggiornate o nuovamente affisse dove mancanti le vetrofanie, parametro risultato negativo nella precedente rilevazione.

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
<b>(BIGLIETTERIA) Informazioni esterne</b>	4	0	100
<b>(RIVENDITA) Informazioni esterne</b>	13	0	100
<b>(BIGLIETTERIA) Pulizia interna</b>	4	0	100
<b>(BIGLIETTERIA) Informazioni all'interno</b>	4	0	100
<b>(RIVENDITA) Informazioni all'interno</b>	13	0	100
<b>Accoglienza da parte del personale</b>	17	1	94,1
<b>Gestione della richiesta del cliente</b>	17	0	100
<b>COMPLESSIVO</b>	<b>72</b>	<b>1</b>	<b>98,6</b>

### SINTESI DEI RISULTATI CALL CENTER/SITO WEB

Sono state compiute 27 rilevazioni per il Call Center (Numero Verde) con un risultato complessivo pari a 92,6% in calo rispetto al 2018 (=100%)

La non conformità si riferisce all'attenzione non adeguata nei confronti del cliente da parte di una operatrice- con piena conformità, confermando il 100% del 2017. Ulteriori 7 rilevazioni per quanto attiene al Centralino aziendale, sempre con piena conformità.

Per quanto riguarda il sito aziendale sono stati analizzati contenuti, servizio web e usabilità dando un risultato del 100% di conformità

### Customer Satisfaction- Analisi Rilevazione invernale 2019/20

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.

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 compiuta nel mese di dicembre 2019, ed è stata realizzata attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate degli autobus o a bordo dei mezzi APT. Complessivamente sono stati intervistati 700 utilizzatori del servizio di Trasporto Pubblico Locale prestato da APT Gorizia. La relazione considera la performance di 21 driver, confrontati nel tempo e suddivisi per servizio urbano 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.

	Interviste realizzate	Indice Sintetico di Soddisfazione			Indice Generale di Soddisfazione		
		2017	2018	2019	2017	2018	2019
<b>Complessivo</b>	<b>N = 700</b>	90,5	91,3	91,4	96,1	96,1	96,4
<b>Urbano</b>	<b>N = 406</b>	90,5	89,6	90,6	95,05	95,0	95,8
<b>Extraurbano</b>	<b>N = 294</b>	90,6	93,3	93,9	96,5	97,7	96,9

**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);

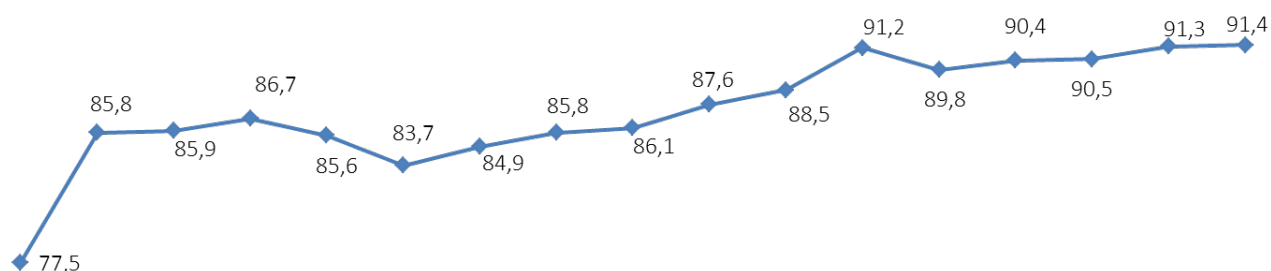
ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.

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 Indice Sintetico di Soddisfazione



'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16	'17	'18	'19
Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno	Inverno

Inverno '03	Inverno '04	Inverno '05	Inverno '06	Inverno '07	Inverno '08	Inverno '09	Inverno '10	Inverno '11	Inverno '12	Inverno '13	Inverno '14	Inverno '15	Inverno '16	Inverno '17	Inverno '18	Inverno '19
77,5	85,8	85,9	86,7	85,6	83,7	84,9	85,8	86,1	87,6	88,5	91,2	89,8	90,4	90,5	91,3	91,4

**ANDAMENTO DEL SERVIZIO**

Il risultato della domanda: "In generale nell'ultimo anno il trasporto urbano/extraurbano offerto da APT nel suo complesso è:

Migliorato	57,7%
Rimasto uguale	35,0%
Non sa non risponde	3,9%
Peggiorato	3,4%

Il risultato è notevolmente migliore rispetto allo scorso anno

**LA QUALITÀ 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.

I 5 aspetti più graditi risultano essere:

- la sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (98,9)
- la sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (98,9)
- la cortesia e professionalità del personale degli uffici (96,3)
- la riconoscibilità della fermata (95,8)
- l'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente (95,6)

Anche nel 2019 si registra un incremento significativo (+1,5) riguardo alla puntualità, dato particolarmente qualificante trattandosi di servizio di trasporto.

Indice di soddisfazione: confronto inverno 2019/20 – inverno 2018/19	2019/20	2018/19	Gap
<b>DISPONIBILITÀ</b>			
La frequenza del servizio	93,9	85,3	8,6
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	89,8	94,2	-4,4
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	88,6	87,6	1,0
<b>ACCESSIBILITÀ</b>			
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	94,0	90,3	3,7
La riconoscibilità della fermata	95,8	91,2	4,6
<b>INFORMAZIONI</b>			
Il livello di informazione sul servizio prestato	89,8	89,0	0,8
Le informazioni del servizio in fermata	94,2	91,1	3,1
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	93,9	90,8	3,1
<b>TEMPO</b>			
La puntualità del servizio	92,6	91,1	1,5
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	94,5	91,7	2,8
<b>ATTENZIONE AL CLIENTE</b>			
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	95,4	91,7	3,7
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	96,3	91,5	4,8
La prontezza di risposta ai reclami	86,7	93,5	-6,8
<b>COMFORT</b>			
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso	90,1	93,0	-2,9
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	84,3	89,1	-4,8

Indice di soddisfazione: confronto inverno 2019/20 – inverno 2018/19	2019/20	2018/19	Gap
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	87,9	90,0	-2,1
Il livello di affollamento dei mezzi	92,9	90,4	2,5
Il rapporto comfort/costo del servizio	89,5	89,7	-0,2
<b>SICUREZZA</b>			
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	98,9	96,4	2,5
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	98,9	95,6	3,3
<b>IMPATTO AMBIENTALE</b>			
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	95,6	93,4	2,2

### LA QUALITÀ ATTESA (Indice di importanza)

L'indice varia da 1 (= per nulla importante) a 10 (= molto importante) e permette di discriminare quali siano le dimensioni principali che il cliente/utente considera nel giudicare la qualità del servizio; tanto più elevato sarà il giudizio di importanza su di un fattore, tanto più un'esperienza positiva sarà in grado di generare soddisfazione nell'utenza. Si calcola sulla base della media del valore di importanza assegnato ai singoli fattori.

I fattori che presentano un alto indice di importanza sono:

- la sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (9,92)
- la sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,92)
- la puntualità del servizio (9,88)
- l'affidabilità del servizio (9,91)
- la tempestività di informazioni in caso di anomalia del servizio (9,72)

Indice di IMPORTANZA	2019/20	2018/19
<b>DISPONIBILITÀ</b>		
La frequenza del servizio	9,93	9,81
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	9,66	9,58
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	9,70	9,66
<b>ACCESSIBILITÀ</b>		
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	9,83	9,78
La riconoscibilità della fermata	9,78	9,78
<b>INFORMAZIONI</b>		
Il livello di informazione sul servizio prestato (libretti orari, sito web, numero verde)	9,81	9,70
Le informazioni del servizio in fermata	9,79	9,74
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	9,73	9,83
<b>TEMPO</b>		
La puntualità del servizio	9,88	9,91
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	9,91	9,91
<b>ATTENZIONE AL CLIENTE</b>		
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	9,72	9,66
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	9,71	9,66
La prontezza di risposta ai reclami	9,95	9,41
<b>COMFORT</b>		
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso (es. pianale ribassato)	9,79	9,69
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	9,80	9,68
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	9,71	9,69
Il livello di affollamento dei mezzi	9,67	9,70
Il rapporto comfort / costo del servizio offerto	9,83	9,78





## LINEA MARITTIMA Analisi Rilevazione estate 2019

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, nel mese di agosto si è svolta la **Customer Satisfaction**.

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, nei suoi aspetti metodologico-operativi, conforme agli orientamenti stabiliti dalle "Linee Guida UNI 11098 per la Customer Satisfaction Measurement (CSM) nei servizi pubblici locali".

La rilevazione è stata realizzata nel mese di agosto 2018 attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate o a bordo.

Complessivamente sono stati intervistati 70 utilizzatori del servizio Linea Marittima.

### INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE

«Considerando in tutti i suoi aspetti il servizio di linea marittima prestato da APT quando si considera soddisfatto?»  
Il valore è espresso da 0 a 100 e considera le persone che alla domanda rispondono «Molto» o «Abbastanza», al netto dei non rispondenti.

Totale interviste realizzate	Indice Generale di soddisfazione
N = 70	100

Considerando in tutti i suoi aspetti il servizio di linea marittima prestato da APT quando si considera soddisfatto?

### 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.

## INDICE DI SODDISFAZIONE



**MEDIA DI SODDISFAZIONE:** Valutazione su una scala da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente) della soddisfazione percepita. Il valore espresso è una media su scala da 1 a 10. Domanda: Quanto è soddisfacente a suo parere questo aspetto?

- Sul fronte della media di soddisfazione, il movimento è maggiore. Gli aspetti più graditi risultano essere:
- la regolarità del servizio (frequenza e puntualità) (9,40)
- il comfort del viaggio (9,34)
- la pulizia e le condizioni igieniche (9,09).

## MEDIE DI SODDISFAZIONE



## 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.

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

APT offre la possibilità ad istituzioni, enti e associazioni di promuovere significative campagne informative di carattere sociale, culturale o di promozione del territorio attraverso la cosiddetta comunicazione mobile sui bus aziendali

Nel 2019 sono rimasti in circolazione ancora alcuni mezzi dedicati a campagne iniziate nell'anno precedente come quella della promozione del Collio per conto di promoturismo FVG o la campagna IO RISPETTO promossa dal Comune di Gradisca assieme ad altri Comuni e associazioni contro la violenza di genere.

A gennaio è stato avviato un progetto con la Prefettura di Gorizia dedicato alla campagna STRADA AMICA in collaborazione con numerosi enti pubblici e privati del territorio provinciale che ha visto la decorazione integrale di un bus urbano con l'immagine realizzata dagli studenti dell'istituto d'arte di Gorizia

### Collaborazione con Associazione Del.Ta

E' proseguita anche nel 2019 la collaborazione con l'Associazione Del.Ta - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico, Il progetto ha previsto per un giorno alla settimana a bordo della motonave che effettua la Linea Marittima Grado-Trieste l'intervento di un biologo marino, che con l'ausilio di apposita apparecchiatura messa anche a disposizione dei passeggeri, illustra le specificità della fauna marina del golfo segnalando gli eventuali avvistamenti, coinvolgendo in modo attivo tutti i presenti, personale di bordo incluso.

Anche nel 2019 l'esperienza si è arricchita con l'inserimento di un ulteriore progetto ad inizio stagione che ha visto la partecipazione di alcune scuole medie e successivamente sono stati ospitati a bordo studenti delle scuole superiori nell'ambito del periodo "alternanza scuola-lavoro".

### Alternanza scuola - lavoro

Nel 2019 APT ha consolidato le esperienze iniziate nel precedente anno scolastico con il polo scolastico ISIS "BRIGNOLI-EINAUDI-MARCONI". Nello specifico, nell'ambito di una collaborazione trasversale con l'ITI MARCONI DI STARANZANO – INDIRIZZO LOGISTICA E TRASPORTI, l'azienda è stata invitata, come già in precedenza, a tenere una lezione/conferenza nell'auditorium scolastico per tutti gli studenti di indirizzo: quali relatori sono intervenuti il Direttore di esercizio ing. Roberto Bassanese e l'ing. Giulio Salateo per la parte di gestione ambientale e specifica sui mezzi. Per l'occasione uno studente della classe quinta che ha seguito il percorso obbligatorio di alternanza scuola/lavoro nel corso del biennio precedente proprio in APT, ha prodotto, coadiuvato dalla dott.ssa Caterina Bolletti che lo aveva seguito quale tutor aziendale, una relazione introduttiva corredata da una presentazione multimediale, focalizzata sulla normativa del trasporto pubblico. Il lavoro è stato presentato dallo stesso studente nel corso della lezione/conferenza ed è stato propedeutico alla produzione didattica prevista per l'esame di maturità.

### Progetto "A scuola di Comune"

Anche nel 2019 APT ha proseguito la sinergia con il Comune di Gorizia co-organizzando il progetto A scuola di Comune, finalizzato all'approccio/conoscenza degli alunni delle scuole dell'infanzia e primarie cittadine con l'istituzione comunale. La collaborazione di APT prevede il trasporto dei bambini/ragazzi dalla scuola al municipio e rientro con l'intervento di un operatore aziendale, sig.ra Flavia Petralia, che prepara i piccoli utenti al viaggio, ovvero spiega il funzionamento del trasporto pubblico, le sue regole e i suoi vantaggi, con l'obiettivo di avvicinarli alla mobilità sostenibile e all'uso consapevole del mezzo pubblico.

Il progetto prevede l'acquisto di un carnet di biglietti da parte dell'amministrazione comunale qualora i partecipanti si spostino con un mezzo urbano, o in alternativa il trasporto con lo scuolabus nel caso delle scuole dell'infanzia: a monte la segreteria del Sindaco e il referente aziendale del progetto dott.ssa Caterina Bolletti hanno individuato la mattinata del mercoledì con specifica fascia oraria per le attività progettuali che hanno visto coinvolti complessivamente 130 bambini, per 2 uscite con bus e 5 con lo scuolabus.

Da un paio di edizioni progettuali APT (la grafica è a cura della sig.ra Flavia Skubin, ufficio RP) rilascia al termine dell'esperienza una sorta di "diploma" di utilizzo del bus/scuolabus e, di concerto con le insegnanti, è stato somministrato agli alunni delle scuole elementari un simpatico questionario sull'uso ottimale del bus, con l'obiettivo di "verificare" quanto spiegato dal nostro operatore nell'ambito del servizio. Per contro sono pervenuti in sede degli splendidi disegni esposti, previo consenso delle insegnanti, nella bacheca aziendale di Piazzale Martiri per la Libertà e che i bambini hanno potuto ammirare durante l'estate.

### **Progetto "Tra le Torri del Castello e le Sale del Palazzo"**

Nel 2019 APT ha aderito anche al progetto didattico "Tra le torri del Castello e le sale del Palazzo. Gli Uffici. Percorso didattico alla scoperta degli incarichi di corte", iniziativa comprendente una serie di visite didattiche al Castello di Gorizia e al palazzo Coronini Cronberg destinata alle classi d'istruzione primaria, quindi per i bambini dai 6 ai 10 anni.

L'obiettivo era quello di illustrare quali fossero i compiti delle persone più vicine al sovrano, che svolgevano per l'appunto quelli che erano chiamati uffici: in Castello, poiché gli uffici riguardavano l'amministrazione della città e la sua difesa, il maniscalco o maresciallo, il capitano, il grancacciatore e il cavaliere; a Palazzo Coronini, dove gli uffici erano legati alle attività quotidiane e di svago, i piccoli visitatori hanno scoperto i compiti del maggiordomo, del grancoppiere, del grancuciniere, del precettore, della dama di compagnia. APT, partner logistico, ha collegato le scuole di appartenenza (Gorizia, Lucinico, Mossa e San Lorenzo Isontino) con le due storiche dimore, trasportando circa 300 bambini.

### **Il Libro delle 18.03 e attività Sala culturale**

Anche nel 2019 è proseguita la collaborazione con l'Associazione Culturale "IL LIBRO DELLE 18.03": nata nel 2008 con l'idea di costituire una rassegna in continuo movimento, è diventata, nel paradosso dei termini, un punto fermo per rafforzare il legame tra cultura e territorio, un appuntamento apprezzato da chi ama la cultura del viaggio e il viaggio nella cultura, ma anche viaggio nella memoria e nei ricordi.

Grazie alla collaborazione di APT SpA, la rassegna, nei suoi appuntamenti del giovedì, viene ospitata di solito nella sala culturale dell'Azienda di trasporto, all'interno della stazione dei treni, dove il pubblico, che negli anni è diventato sempre più numeroso, assiste alle presentazioni dei libri proposti, attraverso un dialogo tra l'autore e un giornalista.

Ma, proprio nell'ottica della cultura in movimento, la rassegna si è arricchita con i sabato INbus, escursioni guidate da esperti, scrittori o giornalisti locali che accompagnano i partecipanti alla scoperta del territorio attraverso un'introduzione storico/culturale che inizia e si completa proprio sul pullman.

La rassegna si svolge in due edizioni annue: quella primaverile nel mese di aprile che ha avuto come protagonisti il prof. Raul Pupo, Andrea Vitali, Fulvio Ervas, Andrea Molesini, Fabiana Dallavalle, Nicolò Giraldi, Matteo Bellotto e Luca d'Agostino, e quella autunnale nel mese di ottobre con Ilaria Tuti, Marina Mander, Alessandra Reposi, Francesca Così, Viola Ardone e Bronjia Žakelj (quest'ultimo, appuntamento di confine, ha avuto anche il patrocinio del comune di Nova Gorica in previsione della candidatura delle due città a capitale della cultura).

I Sabato in bus hanno previsto delle uscite sul Sentiero Gemina e il Castelliere di Slivia, all'Abbazia di Rosazzo, all'Isola della Cona e sul Carso monfalconese.

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 2019 sono stati erogati contributi attraverso accordi pubblicitari a società sportive, con particolare attenzione verso le attività rivolte ai settori giovanili anche non agonistici, associazioni culturali e volontaristiche finalizzate a manifestazioni territoriali: tali erogazioni hanno avuto luogo sostanzialmente nel primo semestre in quanto la nuova governance societaria ha optato per una revisione del Regolamento interno a supporto.

## TITOLI DI VIAGGIO

### ANALISI DELLE VENDITE

L'andamento di vendita dei titoli di viaggio per il 2019 si conclude con un andamento nettamente diverso tra servizio extraurbano e servizio urbano, dove nel primo registriamo un decremento sui biglietti e abbonamenti rispetto al consuntivo 2018, mentre nell'urbano la crescita è generalizzata sia sui titoli a tempo che tra la clientela fidelizzata. Per analizzare meglio i dati rilevati si prendono in esame i singoli servizi, al fine di porre l'attenzione sulle peculiarità di ogni settore.

#### Servizio extraurbano

Il settore extraurbano chiude il 2019 con dei dati tendenzialmente a ribasso rispetto i valori presi in esame nell'analisi delle vendite, registrando uno scostamento percentuale pari a:

**- numero passeggeri trasportati +0,26 per cento riconducibile ad una sostanziale influenza del MIX tariffario e da uno stop di crescita dei biglietti di corsa semplice. Lo stallo è in parte riconducibile al continuo decremento delle vendite sulla direttrice della linea E51 Udine-Trieste, dopo all'attivazione nell'aprile 2018 del nuovo Centro Intermodale del Trieste Airport.**

**- introiti da traffico -1,41 per cento in linea con la diminuzione dei passeggeri, in virtù delle considerazioni di cui sopra. Il dato inoltre risulta parzialmente influenzato anche dal continuo aumento dei rinnovi on-line, che prevedono uno sconto del 5% sulla tariffa ordinaria.**

Nella comparazione dei dati tra il 2018 e il 2019, i biglietti venduti hanno subito un calo rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 501.718 unità**. Gli abbonamenti invece rispetto all'esercizio precedente hanno registrato un **decremento del -4,33 per cento nella totalità delle tipologie vendute**.

Tra gli **abbonamenti mensili corse illimitate e mensili 5gg settimanali** si rileva un trend in calo più marcato soprattutto nella prima tipologia. Così come già evidenziato nel corso del 2018, anche per l'esercizio in esame gli **abbonamenti mensili 3 giorni settimanali** registrano un aumento. L'incremento è giustificato dal fatto che, non sono più strettamente legati ad un'utenza di lavoratori, ma, come definito dalla delibera Regionale, tale abbonamento può essere sottoscritto liberamente e senza vincoli da tutti gli utenti che ne facciano richiesta.

Per quanto concerne gli **abbonamenti quindicinali, quelli a validità illimitata** registrano un notevole incremento, in controtendenza con i **titoli 5gg settimanali** che sostanzialmente rimangono invariati rispetto all'esercizio precedente. Anche in questo esercizio si riscontra un alto gradimento da parte dell'utenza **titoli di viaggio integrati APT/TT**. Il 2019 si chiude con un **totale di 3.053 abbonamenti venduti con un incremento percentuale del +3,91 per cento**. Sulla totalità degli abbonamenti sottoscritti **il 72,79 per cento è 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.

Il titolo di viaggio agevolato per le categorie protette nel 2019 ha registrato un calo, chiudendo con un totale di 1.314 unità di cui 166 con accompagnatore, registrando un **-9,00 per cento** sul totale dei titoli sottoscritti.

#### Servizio urbano

Per quanto concerne il **servizio urbano**, andando ad analizzare la quantità totale di titoli venduti nell'ambito delle tre aree urbane servite da APT, si evidenzia un aumento degli abbonamenti pari al **+2,77 per cento**, ed in controtendenza con gli esercizi precedenti un incremento anche sulle vendite dei biglietti pari al **+9,13 per cento**, mentre il numero di passeggeri trasportati registra complessivamente un incremento del **+7,95 per cento**.

Nel **Servizio di Monfalcone-Ronchi-Staranzano** si riscontra un aumento del **+18,20 per cento** nelle sottoscrizioni degli abbonamenti mensili e quindicinali e contestualmente anche una crescita anche nei titoli annuali. A conferma del dato positivo registrato tra la clientela fidelizzata, anche i biglietti urbani registrano un aumento superiore al **+13,56 per cento**. Questo risultato è riconducibile ad una politica di maggior controllo a bordo mezzo da parte dei verificatori aziendali affiancati anche dagli agenti esterni. APT, visto il proficuo successo degli esercizi precedenti anche per il 2019 ha rinnovato la convenzione con la società di vigilanza privata, al fine di monitorare ulteriormente il servizio, ed inoltre ha stipulato un contratto di collaborazione con Compagnia dei Servizi Soc. Coop.

Il **Servizio di Gorizia** chiude il 2019 con un aumento pari a **9,11% per cento** nella vendita dei biglietti, mentre per quel che riguarda gli abbonamenti mensili e quindicinali questi fanno rilevare una flessione negativa **del -5,99 per cento**, giustificata dall'aumento delle sottoscrizioni dei titoli annuali sia studenti che ordinari. Resta invariato rispetto al 2018 il trend dell'abbonamento integrato APT urbano/extraurbano per quel che riguarda i titoli di viaggio riservati agli studenti, mentre si evidenzia un aumento delle sottoscrizioni dei titoli integrati mensili e quindicinali. La crescita trova spiegazione oltre che nell'intensificazione dei controlli a bordo mezzo, nella possibilità di sottoscrivere un unico titolo di viaggio con applicata la scontistica del 20 per cento che consente la fruizione di entrambe i servizi.

Il **Servizio di Grado** mostra sia negli abbonamenti che nei biglietti un andamento decrescente rispetto all'esercizio precedente ad eccezione degli abbonamenti annuali ordinari.

Il titolo di viaggio agevolato per le categorie protette nel 2019 ha registrato una flessione su tutte le tre aree urbane servite da APT, chiudendo il 2019 con un totale di 927 unità di cui 161 con accompagnatore, registrando un **-17,82 per cento** sul totale dei titoli sottoscritti.

### Abbonamenti annuali

**La campagna abbonamenti annuali scolastici 2019/2020** ha visto l'introduzione da parte della Regione Fvg di un nuovo titolo di viaggio agevolato sperimentale denominato "Abbonamento Scolastico Residenti FVG", che ha consentito il risparmio del **50 per cento** rispetto alla tariffa base dell'abbonamento annuale scolastico. Questo nuovo titolo di viaggio è stato istituito per agevolare gli studenti iscritti alle scuole dell'obbligo e superiori, università o istituti superiori equiparati con residenza in regione e frequentanti un istituto al di fuori del comune di residenza.

La campagna abbonamenti è stata caratterizzata sostanzialmente da due aspetti. Il primo che, in virtù del della scontistica, ha messo in risalto l'alto gradimento di questa novità da parte delle famiglie ed il secondo quello riguardante la compilazione e l'invio telematico della documentazione necessaria per poter accedere allo sconto previsto, che ha creato all'utenza non poche difficoltà, la quale però ha trovato valido supporto affidandosi alla struttura aziendale preposta. La campagna si è conclusa con un totale delle sottoscrizioni che si attesta sui 4376 titoli venuti contro 3.514 dell'esercizio precedente.

tipologia prodotto	10mesi	Residenti	totale
abbonamento extraurbano	72	3.777	<b>3.849</b>
abbonamento urbano	201	326	<b>527</b>

APT, sempre vicina alle famiglie, ha concesso anche per l'anno scolastico 2019/2020 per coloro che non hanno potuto usufruire dell'agevolazione tariffaria prevista dalla regione, la possibilità di dilazionare il pagamento degli abbonamenti annuali studenti, con il pagamento suddiviso in 4 rate con scadenze tra i mesi di novembre 2019 e gennaio 2020.

Nell'analisi delle vendite degli annuali studenti 2019/2020 è doveroso sottolineare il notevole gradimento nel rinnovare dal sito di e-commerce aziendale i titoli scolastici, novità introdotta nella campagna sottoscrizione precedente. **Più del 17,62 per cento delle famiglie**, sul totale degli abbonamenti emessi per l'A.S. 2019/2020, ha utilizzato il nostro portale apprezzando particolarmente questa innovazione, grazie allo sconto del 5% riconosciuto e alla facilità di sottoscrizione, direttamente da casa senza file agli sportelli soprattutto a ridosso dell'inizio dell'anno scolastico.

Concludiamo l'analisi degli abbonamenti **annuali ordinari**, che nel 2019 hanno registrato **un decremento nella loro totalità pari al -13,16 per cento**. Tale dato trova riscontro nell'utilizzo da parte dell'utenza di altre tipologie di titolo di viaggio che risultano più convenienti o più semplicemente uno spostamento verso il mero rinnovo mensile.

### Linea urbana internazionale

Il servizio transfrontaliero tra Gorizia e Nova Gorica, linea gestita in pool con la società slovena NOMAGO, ha concluso il 2019 con un decremento rispetto all'esercizio precedenti e portando i trasportati globalmente a **12.119** passeggeri, di cui **5.727 unità su APT, dato quest'ultimo che invece evidenzia un lieve aumento rispetto al 2018**.

Analizzando i trasportati nella totalità del servizio transfrontaliero si conferma il trend degli esercizi precedenti, dove di evidenzia che sostanzialmente i passeggeri utilizzano in misura minore le corse pomeridiane di nostra competenza:

- *Totale trasportati anno APT*                      47,30%
- *Totale trasportati anno NOMAGO*            52,70%

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 stagione estiva 2019 della linea marittima è partita il 1 giugno e si è conclusa il 15 settembre, con la consueta sospensione nella giornata di lunedì, per complessivi 92 giorni di esercizio. Inizialmente la data di termine era stata fissata per il 1 settembre e successivamente, prorogata al 15 dello stesso mese.

Il servizio si è svolto con una cadenza di 6 corse giornaliere dal 01/06 al 15/09 con 6 corse giorno e 3 partenze/arrivi da/per Trieste-Grado.

I passeggeri trasportati, in relazione all'uso dei moltiplicatori per singola tipologia di titolo di viaggio, sono stati **35.761** con un decremento del **-0,89 per cento** rispetto all'anno precedente. L'incasso complessivo è stato di **euro 185.621** (media introito a passeggero: € 5,20), con un aumento del **3,71 per cento** rispetto al 2018. **Il numero finale di titoli di viaggio venduti, che è stato pari a 21.795 contro i 21.627 della stagione estiva precedente, ha registrato un dato in crescita del 0,78 per cento.**

Di una certa rilevanza per l'anno 2019 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. Il corrispettivo derivante dalla fruizione della motonave è stato versato a consuntivo direttamente dall'Agenzia del Turismo FVG, nella misura di un 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. Anche nel 2019 tale iniziativa ha avuto un buon riscontro da parte dei fruitori della card **turistica con un totale di 3.536 passaggi contro i 2.732 della stagione precedente.** Un altro dato di vendita che nella stagione estiva 2019 ha registrato un dato positivo è il **trasporto biciclette a bordo della motonave, concludendo con un totale di 2.190 biglietti venduti contro i 1.896 del 2018.** La motonave messa a disposizione dalla società armatrice Delfino Verde offre di un totale di 16 stalli, pertanto si può stimare una media di 3 biciclette a corsa.

Viene presa in considerazione anche la rilevazione dei trasportati per singola giornata. **Il martedì risulta sempre quella con la maggior affluenza contando 7.152 trasportati,** mentre il venerdì continua ad essere di fatto il giorno con minor afflusso di passeggeri. La maggior partecipazione nei feriali è giustificata anche della riconferma, per la stagione 2019, della collaborazione instaurata con l'Associazione DelTa - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico. Questa partnership prevede a bordo della motonave l'intervento di un biologo marino che, con l'ausilio di apposita apparecchiatura messa a disposizione dei passeggeri, illustra e spiega le specificità della fauna marina del golfo segnalando gli eventuali avvistamenti, coinvolgendo in modo attivo tutti i presenti, personale di bordo incluso.

## PUNTI VENDITA

### Servizio prevendita

Nel corso del 2019 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. L'eccezione è rappresentata dai punti vendita fuori provincia, che per garantire continuità di servizio, in attesa del subentro della TPL Scarl, hanno a magazzino un quantitativo minimo di abbonamenti extraurbani legati alla clientela fidelizzata, che utilizza i mezzi Apt principalmente per i transfer verso i Cantieri di Monfalcone e per il polo scolastico di Gorizia.

Apt, per continuare a seguire questa linea di condotta, dal 2019 a messo in atto il progetto di informatizzazione di 19 rivendite, individuate in base al volume d'affari e alla loro ubicazione sul territorio di competenza. Con questa innovazione l'azienda si è allineata a quanto già esistente in altre realtà di TPL regionale, ed ha reso possibile la gestione e la registrazione nei data base aziendali di circa 80 per cento degli utilizzatori dei nostri servizi. Questo investimento ha portato ad un'ulteriore e drastica rivisitazione della rete di vendita lasciando alle sole biglietterie automatizzate l'esclusività dell'emissione degli abbonamenti garantendo comunque la copertura e la capillarità delle vendite di corsa semplice.



Nell'arco del 2019 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 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.

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 connessi.

Con le modifiche ed aggiornamenti apportati alla rete di vendita, le biglietterie e/o rivendite vengono così classificati:

- **Punti vendita CORE1:** sportelli dedicati la cui attività prevalente è la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio e che gestiscono in autonomia la gestione delle anagrafiche abbonati e provvedono alla stampa delle tessere d'identità su supporto plastificato. Si tratta di strutture con personale qualificato, con ampia apertura al pubblico, che forniscono attività di supporto alla clientela quale incasso sanzioni, raccolta riscorsi avversi illeciti amministrativi, raccolta suggerimenti/reclami, promozione del servizio offerto ed informazioni di carattere più generale.

- **Punti vendita CORE2:** sportelli dedicati la cui attività prevalente è la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio e che gestiscono in autonomia la gestione delle anagrafiche abbonati e provvedono alla raccolta delle autocertificazioni da inoltrare alla sede amministrativa. Si tratta di strutture con personale qualificato, con ampia apertura al pubblico, che forniscono attività di supporto alla clientela quale incasso sanzioni, raccolta riscorsi avversi illeciti amministrativi, raccolta suggerimenti/reclami, promozione del servizio offerto ed informazioni di carattere più generale;

- **Punti vendita ACTIVE:** rivendite di giornali, tabacchi, bar o altro nelle quali l'attività di vendita di quasi tutte le tipologie di titoli di viaggio (ad esclusione degli abbonamenti art. 34) risulta essere un servizio accessorio rispetto alla natura stessa della attività svolta. Gestiscono in autonomia la gestione delle anagrafiche abbonati e provvedono alla raccolta delle autocertificazioni da inoltrare alla sede amministrativa;

- **Punti vendita BASIC:** rivendite di giornali, tabacchi, bar o altro nelle quali l'attività di vendita dei **solli biglietti tipografici** risulta essere un servizio accessorio rispetto alla natura stessa della attività svolta. A seconda della collocazione geografica, la storicità delle vendite ed i servizi in transito, questi punti vendita possono avere come dotazione i titoli extraurbani o urbani oppure entrambi.

tipo	BU	AU	BE	AE	STUD	ART.34	TESSERE
CORE1	X	X	X	X	X	X	X
CORE2	X	X	X	X	X	X	
ACTIVE	X	X	X	X	X		
EMETT	X		X				
BASIC	X		X	X			

BU	biglietti urbani
AU	abbonamenti urbani
BE	biglietti extraurbani
AE	abbonamenti extraurbani
STUD	abbonamenti annuali scolastici
art. 34	abbonamenti invalidi e categorie protette
TESSERE	emissione immediata tessere d'identità

ad eccezione delle rivendite site fuori dal territorio dell'ex provincia di Gorizia

## Biglietterie

Nel 2019 APT ha avuto l'ennesima conferma che l'introduzione del progetto di informatizzazione delle vendite 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 2019. 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 performanti.

### **Biglietteria Gorizia**

APT non ha registrato modifiche evidenti negli introiti e nel numero di clienti che si recano in questo punto vendita, in quanto il bacino di utenza del capoluogo Isontino è per la maggior parte fidelizzato, e consta principalmente di studenti che raggiungono i vari poli scolastici e di lavoratori locali.

Per dare continuità all'attività di sportello si è mantenuta la solita suddivisione dell'orario in due fasce, scolastico e non scolastico, legato ovviamente alla struttura del servizio extraurbano ed urbano, anticipando l'apertura prolungata in fase di rinnovo degli abbonamenti annuali scolastici. Inoltre, per garantire una maggior copertura per la vendita dei nostri titoli di viaggio e fornire tutte le informazioni utili, in considerazione della grande affluenza di visitatori in occasione degli eventi di Gusti di Frontiera e della fiera di Sant'Andrea, sono state concordate delle aperture straordinarie per il sabato pomeriggio e la giornata di domenica.

### **Biglietteria Monfalcone**

Nel 2019 APT ha avuto un'ulteriore conferma della strategicità del punto vendita della biglietteria di Monfalcone in Via Fratelli Rosselli. La quale, nonostante la modifica attuata alla viabilità che ha comportato lo spostamento della corsia preferenziale dedicata ai bus, ha continuato a rivestire un importante ruolo nella gestione dei rapporti con l'utenza. Questa posizione infatti riscuote sempre 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 2019 è riconfermata la gestione da parte di CDS dell'autostazione e della biglietteria di Grado. Nell'arco dell'anno APT non ha registrato modifiche sostanziali negli introiti e nel numero di clienti che fruiscono di questo punto vendita, in quanto anche in questo caso il bacino di utenza è nella maggior parte fidelizzato. Si riscontrano buoni margini di incremento 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 2019 sono state riconfermate due fondamentali novità del 2018. La prima concerne la possibilità di acquisto dei ticket per il trenino turistico direttamente presso la biglietteria, quale alternativa alla 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.

Nell'arco del 2019 APT a riconfermato la volontà di offrire un ulteriore servizio all'utenza, mantenendo l'apertura prolungata al pubblico delle biglietterie di Gorizia e Grado. Dando così continuità alle strutture presidiate. Tali punti vendita risultano così anche un importante struttura, non solo per l'acquisto dei nostri titoli di viaggio, ma per ricevere in maniera efficiente ed efficace tutte le informazioni sul servizio offerto, ritirare le varie pubblicazioni e poter fruire di un luogo comodo ed accogliente in caso di attesa.

### **E-commerce**

Il sistema di e-commerce ha registrato un'ulteriore performance positiva nell'arco del 2019, con un incremento pari a **+7,21% per cento in più di sottoscrizioni rispetto al 2019**. Nella totalità i rinnovi via web risultano attestati sulle 2.498 unità, contro le 2.330 del 2018. Il merito è da attribuirsi principalmente agli abbonamenti annuali studenti ed ordinari presenti tra i prodotti acquistabili. Questa crescita costante 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 e soprattutto della riconferma **dell'applicazione di uno sconto pari al 5% sul valore nominale dell'abbonamento acquistato on-line**. Inoltre questo sistema di rinnovo dei titoli di viaggio tramite carta di credito rappresenta una modalità d'acquisto semplice e veloce che permette di operare direttamente da casa senza i vincoli d'orario dettati dai punti vendita sul territorio.

## Emettitrici

Nel 2019 APT non ha apportato modifiche al parco macchine erogatrici, in totale ali apparati installati sono:

- *n. 2 macchine presso l'Aeroporto FVG (interno ed esterno aera aeroportuale)*
- *n. 1 macchina in Via F.lli Rosselli a Monfalcone (lato Duomo)*
- *n. 1 macchina sita all'interno dell'autostazione di Trieste (banchine di partenza)*
- *n. 1 macchina sita all'esterno dell'autostazione di Grado*
- *n. 1 macchina sita all'esterno della stazione ferroviaria di Gorizia (marciapiede fermata bus urbano)*
- *n. 1 macchina in Piazza Transalpina a Gorizia (capolinea linea urbana n. 1)*

n. 1 macchina in Viale Regina Elena a Gradisca d'Isonzo (adiacente pensiline lato giardini direzione Monfalcone)

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. La loro collocazione è considerarsi inoltre quale utile supporto soprattutto per la clientela proveniente da fuori regione o dall'estero, offrendo un'operatività completamente touch screen e multilingue che facilita l'acquisto; inoltre i pagamenti si possono effettuare anche mediante carta di credito.

Per il 2020 l'azienda ha in progetto di installare nuovi apparati presso i CIMR di competenza territoriale e sta vagliando le possibilità di metterne in uso altri nei centri di interscambio con maggior affluenza. L'idea per il futuro è di mettere in uso degli 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 ulteriore 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.

A conclusione, l'impegno per il 2020 è quello di incrementare ulteriormente le vendite di tutte le categorie di titoli, puntando su fattori interni quali:

- confermare la campagna per la lotta all'evasione a bordo dei mezzi, rafforzando la pianificazione precisa, efficiente ed efficace dell'attività di verifica con l'ausilio di agenti esterni, come avvenuto nell'esercizio 2017;
- studiare una più attenta e puntuale campagna di promozione del TPL;
- introdurre sistemi di bigliettazione innovativi che siano più vicini alle esigenze dell'utenza.

Particolare attenzione deve essere posta alla riorganizzazione del servizio urbano di Gorizia, così come già attuata con successo nell'area di Monfalcone, Ronchi e Staranzano. Inoltre per incrementare l'utilizzo dei nostri mezzi nell'area urbana di Grado, molto importante è la collaborazione con l'Agenzia Turismo FVG, al fine trovare nuove iniziative di promozione turistica atte a rendere più appetibile il servizio soprattutto durante la stagione estiva.

Per essere ancora più vicini ed attenti alle esigenze della collettività, notevole rilevanza assumono anche gli **agenti esterni**, come le politiche per il territorio coordinate con il servizio di TPL. Qualora non esistessero o non fossero già state attivate, risulterebbe interessante l'avvio di una collaborazione con gli assessorati comunali alle politiche sociali e della famiglia per l'introduzione di agevolazioni per i nuclei familiari e per le persone anziane con particolari requisiti di reddito.

## INFORMATIZZAZIONE DELL'AUTOBUS

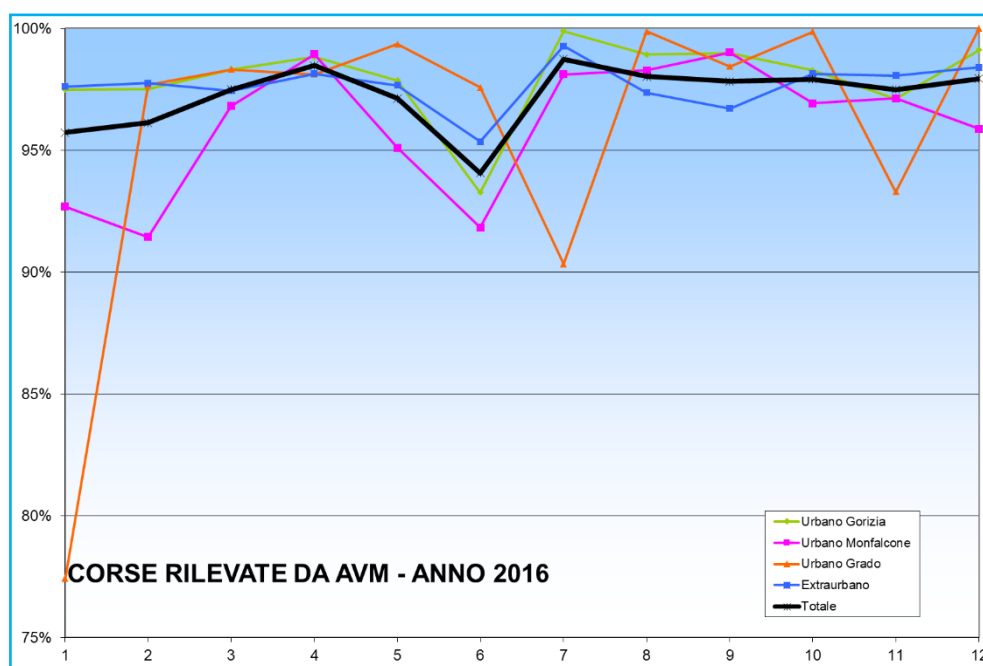
Il processo di informatizzazione dell'autobus ha avuto avvio nel 2005 ed è tutt'ora in corso mediante l'integrazione continua di ulteriori periferiche. Tale processo riguarda il servizio di trasporto nel suo complesso: infatti, oltre ai sistemi di monitoraggio finalizzati ad una rilevazione puntuale 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.

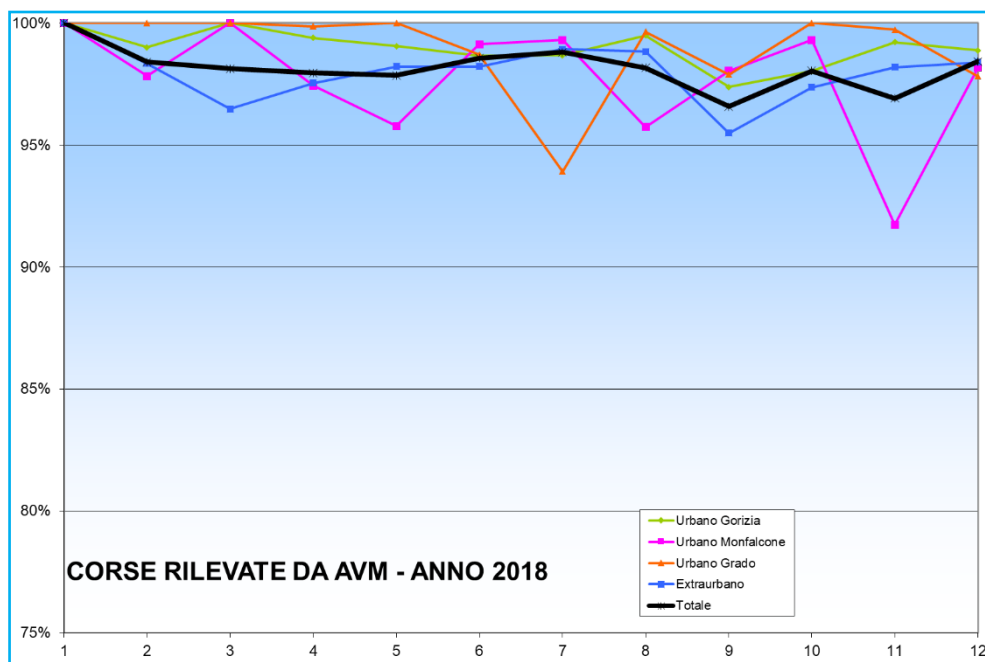
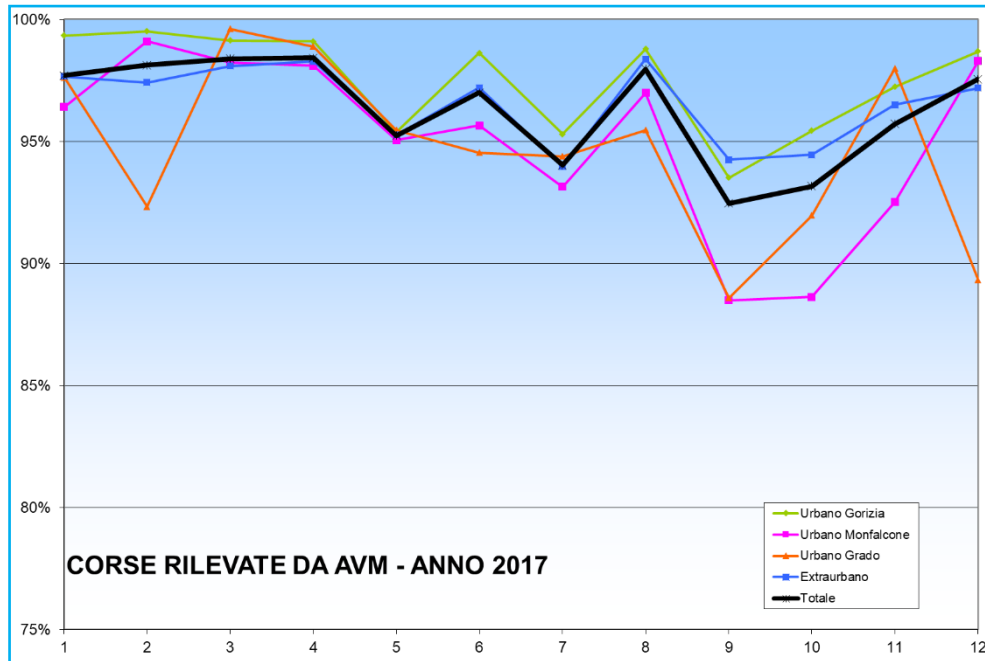
Per gli aspetti di natura normativa, amministrativa ed economica si rimanda alle relazioni degli anni precedenti; di seguito invece si riportano i principali dettagli caratteristici del 2019.

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.

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 98% circa.

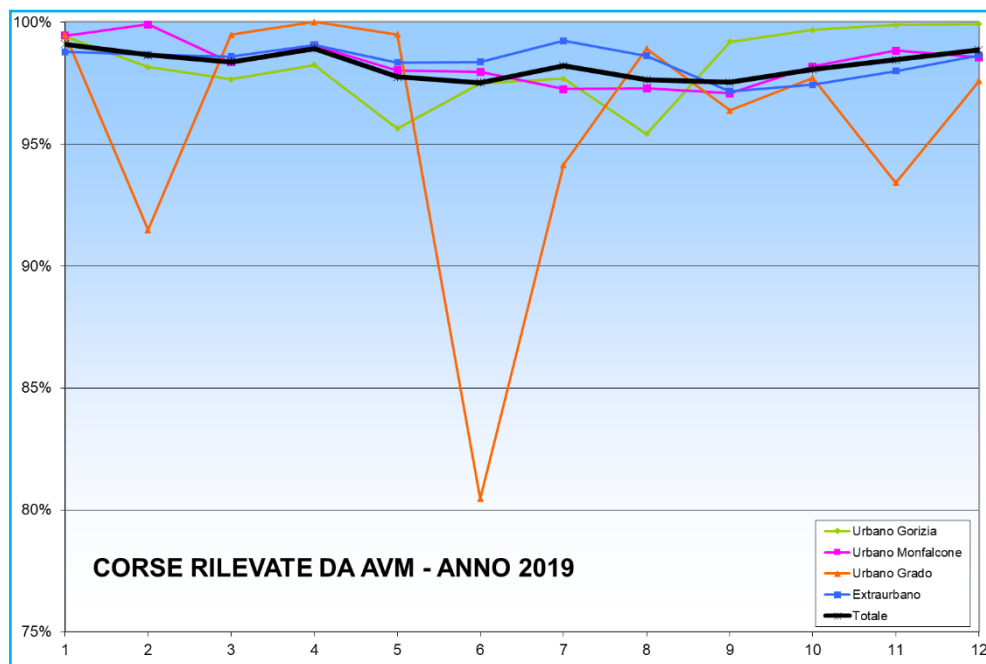
Il dato del 2019 rileva una sensibile crescita della percentuale di corse rilevate mediante sistema avm rispetto a quella del 2018, e l'andamento dell'ultimo triennio può essere dedotto dai diagrammi riportati di seguito. Per l'intero andamento della rilevazione dall'attivazione del sistema avm ad oggi si fa riferimento alle precedenti relazioni.





Nel 2019 è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il 98,25% delle corse programmate (308.880 corse rilevate su 314.366 corse programmate). Più dettagliatamente:

- Urbano Gorizia: 98,23%, diminuzione della copertura rispetto al 2018 di 0,77 punti percentuali (62.951 corse rilevate su 64.084 corse programmate);
- Urbano Monfalcone: 98,32%, aumento della copertura rispetto al 2018 di 0,62 punti percentuali (76.866 corse rilevate su 78.182 corse programmate);
- Urbano Grado: 95,71%, diminuzione della copertura rispetto al 2018 di 3,19 punti percentuali (8.838 corse rilevate su 9.234 corse programmate);
- Extraurbano: 98,38%, aumento della copertura rispetto al 2018 di 0,38 punti percentuali (160.225 corse rilevate su 162.866 corse programmate).



Nel corso del 2019 i dati del sistema AVM sono stati utilizzati per una riprogettazione sperimentale degli orari di alcune linee extraurbane. In particolare i dati sono stati utilizzati per verificare la congruità dei tempi di percorrenza complessivi attribuiti alle singole corse, e per rideterminare i tempi di transito alle fermate intermedie con lo scopo di eliminare, o quantomeno ridurre in maniera sensibile, i transiti in anticipo alle fermate, sia in termini puntuali che in termini medi.

I risultati delle sperimentazioni sono stati positivi, ma hanno evidenziato la necessità di condurre un'analisi per singola corsa e non per gruppi di corse omogenee per percorso. Pertanto il lavoro avviato è proseguito in tale ottica.

Inoltre l'obiettivo della progettazione di un orario il più vicino possibile alle condizioni reali di erogazione del servizio ha portato a rideterminare uno degli algoritmi di base della progettazione, passando dall'obiettivo fissato in avvio della sperimentazione di eliminazione degli anticipi, a quello di definizione di un servizio di elevata qualità percepita per l'utenza, mediante l'introduzione del LOS (Level of service), ovvero di massimizzazione del numero di corse che transitano presso una determinata fermata in un intervallo compreso fra un minuto di anticipo e cinque di ritardo rispetto al passaggio programmato.

Nel 2019, proseguendo sotto certi aspetti in linea con le attività avviate nei periodi precedenti, ma con un maggiore impulso, anche per effetto del prossimo subentro caratterizzato da diversi obblighi in materia con finalità sia di monitoraggio del servizio che di informazione all'utenza, i mezzi della flotta sono stati attrezzati con ulteriori strumentazioni di bordo. Sono previste le seguenti attrezzature di bordo, il cui completamento delle installazioni è previsto entro il 2020:

- Sistema di videosorveglianza di bordo costituito da almeno cinque telecamere, quattro che inquadrano l'ambiente interno e una che inquadra l'esterno dell'autobus. L'intero parco urbano è stato dotato di tale tecnologia, essendo un obbligo assunto in sede di proroga dei servizi per l'anno 2019. Per quanto riguarda il parco extraurbano l'adozione di tale tecnologia avviene progressivamente in sede di rinnovo dei mezzi.
- Monitor di bordo servizio urbano. Tutti i mezzi urbani saranno dotati di un monitor di bordo che fornisce informazioni circa la prossima fermata. Il sistema consente di fornire ulteriori contenuti, quali ad esempio comunicazioni sul servizio (deviazioni, scioperi, ritardi, ...), comunicazioni istituzionali o commerciali. La definizione del palinsesto risulta al momento in fase di avanzato sviluppo e coordinato con le altre aziende del consorzio Tpl fvg scarl.
- Display di bordo servizio extraurbano. Tutti i mezzi extraurbani saranno dotati di un display di bordo che fornirà informazioni circa la prossima fermata.
- Annuncio sonoro di prossima fermata a bordo di tutti i bus.
- Contapasseggeri. Tutti i mezzi della flotta saranno dotati di contapasseggeri che consentiranno il monitoraggio dei servizi svolti, sia sotto il profilo della loro efficacia e quindi di frequentazioni a bordo, sia

sotto quello della qualità del servizio erogato, consentendo di valutare puntualmente situazioni di affollamento a bordo mezzo.

Nella seguente tabelle si riporta lo stato di avanzamento dell'installazione dei dispositivi sopra descritti a fine 2019, con riferimento al parco veicolare adibito a servizi di trasporto pubblico locale:

INSTALLAZIONI A FINE 2019		PARCO	AVM	DISPLAY MONITOR	CONTA PASSEGGERI	VIDEO SORVEGLIANZA
<b>URBANO</b>	Servizi urbani	35	35	33	15	35
	Linea Internazionale	1	1	1	1	1
<b>EXTRA URBANO</b>	Servizi extraurbani	82	82	57	37	35
	Servizi extraurbani "Tempo 5"	3	3	2	2	2
	Servizio extraurbano subappalto	1	1	0	0	0
<b>TOTALE</b>		<b>122</b>	<b>122</b>	<b>93</b>	<b>55</b>	<b>73</b>
			<b>100%</b>	<b>76,2%</b>	<b>45,1%</b>	<b>59,8%</b>

Dei restanti mezzi costituenti la flotta complessiva risultano dotati di sistema di localizzazione AVL gli scuolabus, i mezzi da noleggio autorizzati ad effettuare servizi di TPL, i mezzi impiegati sui servizi effettuati per conto di Fincantieri e la nave utilizzata per l'effettuazione della linea marittima.

Per quanto concerne le attrezzature di ausilio alle persone videolese risulta in corso un approfondimento, coordinato in sede di consorzio tpl fvg scarl, circa una possibile implementazione di nuova tecnologia a bordo dei mezzi urbani già installata sul parco della Trieste Trasporti. Tale sistema andrebbe a sostituire i dispositivi oggi a bordo di alcuni mezzi urbani.

## 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 2019, APT ha consolidato la sua presenza nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni. La flotta complessiva impiegata per l'effettuazione di servizi scuolabus conta 10 mezzi, di questi 6 sono stati nel tempo acquistati da APT nuovi di fabbrica, mentre 4 sono stati acquisiti dai comuni nell'ambito delle procedure di gara dagli stessi effettuate. L'età media della flotta complessiva in esercizio risulta di 10,1 anni, da rilevare che i 6 mezzi APT hanno un'età media di 6,7 anni, i restanti di 15,2 anni.

Nei primi mesi del 2019, ovvero nella seconda parte dell'anno scolastico 2018/2019, sono stati effettuati i servizi contrattualizzati nel corso del 2018 per i comuni di Gorizia, Monfalcone, Mossa e Ronchi dei Legionari. A questi si è aggiunta, a partire da gennaio e fino alla fine dell'anno scolastico, la sostituzione di una delle 2 linee del servizio del comune di Gradisca d'Isonzo.

Con l'avvio dell'anno scolastico 2019/2020 si è vista l'acquisizione di ulteriori servizi, per un totale di 11 persone impiegate contemporaneamente.

Nel dettaglio i servizi suddivisi per comune:

- Comune di Gorizia: assegnazione mediante gara dell'intero servizio del comune per l'anno scolastico 2019/2020, con possibile proroga per il 2020/2021. Il servizio risulta composto da:
  - o Due 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;
  - o 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;
  - o Un sistema di corse dagli istituti scolastici al centro Lenassi di Gorizia per lo svolgimento di attività di laboratorio di ludoteca;
  - o Servizi a sostegno dell'attività dei centri estivi.

Al servizio oggetto della procedura di gara si è aggiunto il servizio di trasferimento degli alunni della scuola Perco dalla loro sede scolastica di via Codelli, inagibile per l'effettuazione di lavori di ristrutturazione, alla scuola Pecorini di via Gramsci.

- Comune di Monfalcone: prosecuzione dell'affidamento, fino ad ottobre 2021, dell'intero servizio di trasporto comprensivo dell'accompagnamento. Lo stesso, per effetto di un ampliamento del numero di posti da mettere a disposizione, e per l'istituzione del servizio di trasporto di alcuni alunni della scuola dell'infanzia verso Duino e Ronchi dei Legionari risulta composto da:
  - o 4 linee di trasporto di casa-scuola dedicate agli alunni delle scuole primarie (quattro linee casa-scuola al mattino, tre linee scuola-casa al termine delle lezioni mattutine ed una linea per gli alunni frequentanti il tempo pieno)
  - o Una linea di trasporto per gli alunni frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Monfalcone;
  - o Una linea di trasporto per gli alunni frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Ronchi dei Legionari;
  - o Una linea di trasporto per gli alunni frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Duino-Aurisina;
  - o Servizi a sostegno dell'attività dei centri estivi.
- Comune di Mossa: assegnazione del servizio di trasporto casa-scuola e viceversa degli alunni del comune di Mossa e San Lorenzo Isontino frequentanti la scuola Perco di via Romana. Servizi di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola primaria di Mossa da e per la palestra comunale.



- Comune di Ronchi dei Legionari: assegnazione mediante gara dell'intero servizio del comune per l'anno scolastico 2019/2020, con previsione di acquisto dei mezzi impiegati sul servizio, con possibile proroga per il 2020/2021. Il servizio risulta composto da due linee di andata per le scuole primarie e dell'infanzia sia per il tempo ordinario che per il tempo pieno.
- Comune di Villesse: affidamento, dall'avvio dell'anno scolastico e fino alla fine del 2019, del servizio di trasporto comprensivo dell'accompagnamento degli alunni di Villesse verso l'istituto comprensivo Macor di Romans d'Isonzo, causa temporanea indisponibilità della sede di Villesse per lavori di ristrutturazione.

### 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 2019 APT ha operato in questo senso secondo diverse modalità.

Nel 2019 nel novero dei servizi di trasporto dedicati a particolari finalità, oltre al servizio di TPL, attivato a partire da febbraio 2014 ed effettuato in compensazione ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, tra Monfalcone, Sagrado e Gradisca con il Centro Commerciale, risultano da segnalare i collegamenti effettuati per conto di Fincantieri tra il parcheggio di via Bagni a Monfalcone e lo stabilimento di via del Mercato, ed i potenziamenti dei collegamenti fra lo stabilimento e la stazione ferroviaria di Monfalcone, integrati con i servizi svolti all'interno dello stabilimento stesso per gli spostamenti delle maestranze dal ingresso/spogliatoio al posto di lavoro e dal posto di lavoro alla mensa.

### Servizi Turistici

Nell'anno 2019 i servizi di noleggio hanno svolto un ruolo importante nel panorama degli impegni aziendali. Gli stessi nel 2019, hanno registrato rispetto al 2018 un aumento delle percorrenze totali annuali, pari a 239.461km a fronte di 213.049 km nel 2018. Anche il fatturato ha visto, sempre rispetto al 2018, una crescita attestandosi a € 689.469 a fronte di € 618.294 dell'anno precedente.

Nel corso del 2019 la flotta di mezzi adibita in via esclusiva ai servizi di noleggio è stata rinnovata con la sostituzione dei due mezzi più anziani con altrettanti nuovi, e ha visto l'introduzione di un ulteriore mezzo, con capacità 19 posti e dotato degli ausili per le persone con ridotta capacità motoria. Quest'ultimo, è stato impiegato anche su servizi integrativi di TPL, come il cd. "RoccaBus" effettuato in collaborazione con il comune di Monfalcone. La flotta di mezzi turistici conta per effetto del nuovo ingresso complessive 7 unità con un'età media di 4,4 anni.

Rimane comunque un obiettivo il consolidamento della presenza di APT sul mercato del settore turistico, mantenendo un'elevata qualità dell'offerta alla clientela e promuovendo la presenza negli ambiti più significativi del turismo su gomma. Si vuole rafforzare quindi l'espressione della volontà di fornire un servizio a ogni declinazione dei bisogni di mobilità dell'Isontino: scuola, lavoro, shopping e ovviamente svago, interpretando questi bisogni secondo i livelli di importanza.

## GESTIONE FORNITURE GASOLIO ANNO 2019

La seguente relazione riassume i principali aspetti che contraddistinguono la gestione delle forniture di gasolio per autotrazione in seno all'Azienda, evidenziando sia l'andamento delle quotazioni del carburante, che le modalità operative e tecnico/amministrative che le regolano, nonché, specifica le caratteristiche tecniche degli impianti di distribuzione e le procedure, connesse ai loro funzionamenti.

Nell'anno 2019 APT ha movimentato i seguenti quantitativi di gasolio autotrazione, distribuiti fra i due depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone:

	Deposito di Gorizia	Deposito di Monfalcone
Carico nell'esercizio (litri)	<b>1.407.313</b>	<b>811.997</b>
Scarico nell'esercizio (litri)	<b>1.388.439</b>	<b>813.105</b>

Gli approvvigionamenti sono stati inizialmente regolati - per il periodo dal 01/01/2019 al 31/03/2019 - dalle modalità previste dalla Gara:

*"Procedura ristretta tra le imprese inserite nel Sistema di Qualificazione di Arriva Italia S.r.l. (rif. G.U.C.E. D 2015-011084 del 26 gennaio 2015) per la fornitura di gasolio per autotrazione" periodo dal 1° aprile 2018 al 30 settembre 2018 CIG. N. [7361843108]*

di cui al Contratto stipulato con la ditta **VANELLO & FIGLI S.p.A.** (rif. prot. n. 2765-U/2018 dd. 27/04/2018) e seguente proroga semestrale fino al 31 marzo 2019 (rif. prot. n. 5375-U/2018 dd.06/09/2018), con valore K pari a € **0,03440**.

Successivamente, nelle more dell'espletamento procedurale relativo alla:

*Procedura ristretta tra le imprese inserite nel Sistema di Qualificazione di Arriva Italia S.r.l. (pubblicazione G.U.U.E. 2018/S 026-057922 del 07 febbraio 2018) per la fornitura di gasolio per autotrazione. Periodo dal 01/04/2019 al 31/12/2019. CIG [7743177FC9]*

si è provveduto a redigere un'ulteriore proroga fino al 30/06/2019 dell'affidamento precedente (rif. prot n. 1735-U/2019 dd. 14/03/2019).

Al termine del procedimento - che ha visto la Fornitura affidata nuovamente alla ditta **VANELLO & FIGLI S.p.A.** - è stato stipulato il relativo Contratto a partire dal 10/06/2019 fino al 31/12/2019 (rif. prot. n. 4059-U/2019 dd. 04/06/2019), con valore K pari a € **0,03995**.

Come per gli anni precedenti, a regime di Servizio "Orario Invernale Scolastico", preponderante nell'arco dell'anno, la fornitura per il deposito aziendale di Gorizia avviene mediamente ogni 7/8 giorni, con un quantitativo di ca. Litri **34.000**, fornito in un'unica soluzione, mediante l'utilizzo di un autotreno, mentre per quanto riguarda la sede di Monfalcone, il quantitativo medio previsto è di ca. Litri **15.000** nell'arco di una settimana, solitamente suddiviso in due diverse forniture, effettuate di norma il martedì ed il venerdì, mediante l'utilizzo di una motrice. Diversamente, nel periodo estivo ed anche quando è in vigore l'orario "non scolastico", l'intervallo fra i rifornimenti si dilata un poco, passando, rispettivamente, a 10/12 giorni per la Sede di Gorizia, mentre rimane sostanzialmente invariato per quella di Monfalcone.

Rimangono inalterate le operazioni di rifornimento delle cisterne - come da "**Procedura Gestione serbatoi e Urea e olii**" (rif. **UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002**) le quali avvengono solamente in presenza del personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, che indica all'operatore della ditta fornitrice la cisterna di carico ed i dispositivi presenti per il contenimento delle eventuali perdite (un contenitore di seppiolite per assorbire il liquido sversato, un telo di protezione ed un contenitore di sabbia per isolare il tombino adiacente i serbatoi). Durante tutta la durata delle operazioni di scarico del prodotto, l'operatore della ditta esterna deve essere sempre presente e pronto a bloccare un eventuale sversamento.

Nel periodo preso in esame, non ci sono state variazioni e/o implementazioni presso gli impianti di distribuzione carburante sia della sede di Gorizia (*Licenza d'esercizio IT00GOY00172G rilasciata in data 13/11/2006*) che di quello della sede di Monfalcone (*Licenza d'esercizio GOY00085Q rilasciata in data 25/08/1998*).

Gli impianti di distribuzione carburante, sono sottoposti a periodici servizi di manutenzione programmata (cadenza quadrimestrale), da parte della ditta **CHIURLO S.r.l.**, con la quale vige un Servizio di manutenzione di cui all'Offerta n. 19PRPP0003/mc/MC dd. 03/01/2019 per il periodo dal 01/01/2019 al 31/12/2019 (*rif. prot. n. 84 dd. 04/01/2019*).

Gli interventi prevedono prove di erogazione con misura campione, eventuali tarature degli erogatori - qualora sia evidenziata una differenza sull'erogato - il controllo dell'eventuale presenza d'acqua sul fondo delle cisterne, la verifica della funzionalità del sistema di monitoraggio della pressione presente nell'intercapedine dei serbatoi ed infine il controllo generale della componentistica presente sui distributori (pistola, tubo, pompa).

Sono, altresì, garantiti dalla summenzionata ditta, anche gli eventuali interventi di manutenzione straordinaria, derivanti da possibili guasti agli impianti.

Questo costante controllo, unito alla settimanale verifica dei livelli di giacenza del prodotto presente nei serbatoi, operato da personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, garantisce la sicurezza di una piena efficienza degli impianti – *in conformità alle norme UNI EN 14001:2004* - e la precisa rispondenza alle prescrizioni, soggette a controllo fiscale, da parte delle Autorità preposte.

Sempre nell'ambito dei controlli periodici sugli impianti, si segnala l'Ispezione Metrica (a cadenza biennale) – a cura dell'Ispettore Metrico in forza alla C.C.I.A.A., presso entrambi i depositi di Gorizia e Monfalcone - volta a verificare la precisa rispondenza quantitativa nell'erogazione del prodotto, da parte degli erogatori.

L'attuale normativa – entrata in vigore nel 2018 – prevede l'emissione del "*Libretto Metrologico di sistema di misura*" per ogni impianto, il quale riporta il tipo di strumento posto in esame: marca, modello, numero di serie e caratteristiche tecniche; l'accertamento della conformità dello stesso e le annotazioni - di volta in volta - delle verifiche periodiche effettuate; tali Libretti metrologici sono conservati a cura dell'Ufficio Servizi Generali.

Alla prossima scadenza – fissata al 30/09/2020 – su indicazione della C.C.I.A.A., l'Azienda dovrà, però, rivolgersi ad un laboratorio privato per l'effettuazione dei controlli previsti.

Come già evidenziato nelle precedenti relazioni, per esigenze legate al Servizio ed alla movimentazione degli autobus, gli stessi sono stati dotati di tessere multifunzionali atte a consentire rifornimenti di carburante presso impianti stradali esterni, di specifiche Compagnie petrolifere (**AGIP, SHELL, TOTALERG, TAMOIL, Q8**).

Tali operazioni, sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che possono presentare solo delle toccate presso le Sedi di Gorizia e Monfalcone, tali da non consentire le consuete soste operative, comprendenti, appunto, i rifornimenti e la pulizia degli stessi.

Nell'anno 2019 i rifornimenti con tali tessere sono risultati pari a litri **136.670,27**, con un costo medio €/Litro di **1,3387**, rispetto a litri **135.491** del 2018 (con un costo medio €/Litro di **1,3539**).

L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2018 si attestava sul valore di €/Litro **1,069170**, ha registrato nei primi due mesi dell'anno un aumento (€/Litro **1,13836** a fine febbraio), nel mese successivo un lieve decremento (€/Litro **1,10264** a fine marzo), seguito da un aumento, culminato a metà maggio (€/Litro **1,15772**), un repentino decremento (€/Litro **1,06334** ad inizio giugno) per proseguire con un andamento altalenante tendente al rialzo, culminato a fine anno (€/Litro **1,15213**).

Il prezzo medio del carburante acquistato per i depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone nell'anno 2019 è risultato essere di €/Litro **1,1112**.

La rappresentazione grafica meglio evidenzia la fluttuazione del prezzo del carburante nell'arco dell'anno.



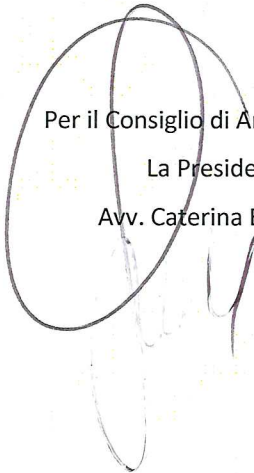
## CONCLUSIONI

Signori Soci, alla luce delle considerazioni svolte nei punti precedenti e di quanto esposto nella Nota Integrativa, Vi invitiamo:

- ad approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2019 unitamente alla Nota Integrativa ed alla presente Relazione che lo accompagnano;
- a destinare il risultato d'esercizio in conformità con la proposta formulata nella Nota Integrativa.

Gorizia, 27/06/2020

Per il Consiglio di Amministrazione  
La Presidente  
Avv. Caterina Belletti



**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DELLA  
AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.**

Agli Azionisti di Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.,

**Premessa**

Il Collegio sindacale nell'attuale composizione è stato nominato dall'Assemblea dei soci nella seduta del 24 giugno 2019. La nomina è stata iscritta nel Registro delle Imprese Venezia Giulia il 18 luglio 2019. Il Presidente dott. Pietro Dessenibus ed il membro dott. Giuseppe Gregoris sono al primo mandato, mentre la dott.ssa Valentina Pahor faceva parte dell'organo uscente.

Il Collegio sindacale, fin dalla propria nomina, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 ha svolto le funzioni previste dagli artt. 2403 e segg. c.c.. Quelle previste dall'art. 2409 - bis, c.c. sono state svolte dalla società EY S.p.a. che in data 12 giugno 2020 ha emesso la propria relazione ex articolo 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39. Relazione che esprime un giudizio positivo senza eccezioni o richiami di informativa.

**A) Relazione ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.**

**A1) Attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2403 e ss., c.c.**

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

In considerazione della nuova composizione dell'organo, il Collegio sindacale dal suo insediamento ha preso progressiva conoscenza degli assetti societari per quanto concerne:

- a) la tipologia dell'attività svolta;
- b) la sua struttura organizzativa e contabile,

tenendo conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda nonché ove necessario anche da quanto svolto in precedenza dagli organi di controllo in carica.

Il Collegio ha dato così avvio alla necessaria fase di "*pianificazione*" dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati attuata mediante il riscontro delle situazioni a possibile rischio rispetto a quanto emerso nel corso dell'incarico ovvero già conosciuto in base alle informazioni riportate nei verbali degli organi societari.

E' stato quindi accertato che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale ma verrà incisa dal punto di vista organizzativo ed economico a decorrere (dal 11 giugno 2020, a seguito dei rinvii conseguenti ai fatti epidemiologici Covid 19) dall'avvio del nuovo contratto di servizio con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, gestito per tramite del veicolo consortile TPL S.c.a.r.l cui la società partecipa nella misura del 25% del capitale;

- le risorse umane costituenti la "forza lavoro" non sono sostanzialmente mutate nel numero complessivo con un minimo incremento rispetto al dato medio dell'esercizio precedente;
- quanto sopra constatato risulta indirettamente confermato dal confronto delle risultanze dei valori espressi nel conto economico per gli ultimi due esercizi, ovvero quello in esame (2019) e quello precedente (2018); è inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2019 in termini confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i controlli si sono svolti su tali presupposti avendo verificato la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.

La presente relazione riassume, quindi, l'attività concernente l'informativa prevista dall'art. 2429, comma 2, c.c. e più precisamente:

- sui risultati dell'esercizio sociale;
- sull'attività svolta nell'adempimento dei doveri previsti dalla norma;
- sulle osservazioni e le proposte in ordine al bilancio, con particolare riferimento all'eventuale utilizzo da parte dell'organo di amministrazione della deroga di cui all'art. 2423, comma 4, c.c.;
- sull'eventuale ricevimento di denunce da parte dei soci di cui all'art. 2408 c.c.

#### Attività svolta

Le attività svolte dallo scrivente Collegio sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, il periodo tra la data di accettazione della nomina avvenuta con delibera assembleare del 24.06.2019 ed il termine dell'esercizio, periodo durante il quale in particolare abbiamo:

- vigilato sull'osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- svolto le riunioni di specifica competenza, partecipato – salvo giustificato motivo – alle adunanze del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee degli Azionisti,
- richiesto periodicamente dagli Amministratori, durante le riunioni svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, attivate dalla Società nell'esercizio;
- acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sul grado di adeguatezza della struttura organizzativa, anche tramite la raccolta di informazioni direttamente dai responsabili delle diverse funzioni, dalla società incaricata della revisione legale e dall'Organismo di vigilanza;
- vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; in tale contesto abbiamo operato chiedendo ogni necessaria informazione, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta utile mediante l'esame dei documenti aziendali;
- avuto interlocuzioni con l'Organismo di vigilanza della società ed ottenuto la relazione annuale datata 17 gennaio 2020 e pervenuta al Collegio ed alla società in data 12 febbraio 2020;
- avuto interlocuzioni con la società incaricata della revisione legale, nel corso delle quali non sono emersi fatti significativi meritevoli di menzione salvo quanto di seguito precisato.

### Evidenze emerse nel corso dell'attività di vigilanza

Per quanto concerne l'analisi degli assetti organizzativi della società, il Collegio sindacale ha progressivamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione. Il tema è stato precipuo oggetto anche dell'attività del nuovo Consiglio di amministrazione, nominato anch'esso nel corso dell'Assemblea del 24 giugno 2019.

Al fine di monitorare e valutare la situazione esistente, l'organo gestorio all'inizio del proprio mandato ha affidato a professionisti o società specializzate alcuni incarichi di valutazione degli assetti organizzativi e gestionali della società, comunemente denominati con il termine inglese *due diligence*. Dagli stessi sono emersi alcuni fattori di criticità organizzativa e contabile e sull'effettivo rispetto della normativa nazionale sugli affidamenti esterni – codice dei contratti – ai quali la società è tenuta essendo partecipata prevalentemente da enti pubblici (enti locali). Il tutto viene esposto dagli amministratori nella "Relazione sulla gestione", capo *Fatti di particolare rilievo*, alla cui lettura si rinvia. L'attività di riorganizzazione gestionale anche a seguito delle risultanze di tali relazioni e delle segnalazioni del Collegio sindacale è in corso e la scelta operata dal C.d.a. di assumere un nuovo dirigente con l'incarico di direttore generale (entrato in servizio nel mese di aprile 2020, dopo apposita selezione), a cui sono attribuite estese deleghe operative risultanti dalla visura camerale di iscrizione nel Registro delle Imprese, è funzionale al nuovo assetto organizzativo-piramidale scelto per la gestione della società.

Nel contempo il C.d.a. dalla sua nomina non ha attribuito deleghe ai singoli consiglieri, possibili a norma dell'articolo 29 dello statuto sociale, forma gestoria che ricordiamo ha caratterizzato gli esercizi precedenti, ma ha operato sempre in forma collegiale.

Con riferimento alla trasmissione agli Organi di Giustizia competenti della segnalazione sull'ipotizzata violazione delle norme sugli appalti - contenuta nelle relazioni dei consulenti – citata nella "Relazione sulla gestione", per quanto di sua competenza, il Collegio sindacale riferisce ai soci che, sulla base del fatto che a) al momento non sono emersi elementi concreti che dimostrino e quantifichino l'esistenza di danni diretti al patrimonio della società conseguenti ad eventuali violazioni di legge, la cui valutazione è attualmente all'esame della Procura della Repubblica di Gorizia, e b) che la relazione annuale dell'ODV, pur dando atto di aver compiuto nel 2019 controlli a campione su affidamento ed aggiudicazione appalti non contiene specifici rilievi in merito, nell'esercizio dei propri poteri di vigilanza non ha promosso alcuna attività a norma dell'articolo 2393 del codice civile (azione di responsabilità). Non essendoci infatti i requisiti di pericolo di aggravamento delle conseguenze di eventuali comportamenti dannosi per la società (posto che il riferimento è a decisioni gestionali precedenti, poste in essere da cessati organi amministrativi) che richiederebbero la tempestiva azione dei sindaci ai sensi dell'art 2409 del Codice Civile, il Collegio ha seguito le *Norme di comportamento del collegio sindacale* stabilite dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Tale documento deontologico ricorda che a differenza delle denuncia ex articolo 2409 del codice civile – che svolge tipicamente una funzione preventiva di ripristino del buon governo della società – l'azione di responsabilità sociale, operando successivamente, persegue la finalità di ripristino del patrimonio



sociale. La legittimazione a esercitare l'eventuale azione sociale di responsabilità nei confronti degli amministratori spetta in primo luogo all'assemblea dei soci.

Nel corso delle verifiche si è potuto riscontrare anche che:

- il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali, anche se in più occasioni il Collegio e il C.d.a. hanno potuto rilevare l'insufficienza nel numero delle persone assegnate talune difficoltà di coordinamento tra funzioni e ruoli a questo settore di fondamentale importanza per la società;
- i consulenti incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica sono stati in parte mutati rispetto al passato ed è pertanto in corso una necessaria fase di storica conoscenza da parte dei nuovi collaboratori dell'attività svolta e delle problematiche gestionali che influiscono poi sui risultati del bilancio.

Segnaliamo inoltre che l'attività di analisi degli assetti organizzativi e delle procedure in uso alla società della Società ha messo in luce i seguenti punti di attenzione che abbiamo messo a conoscenza dell'Organo Amministrativo:

- risulta opportuno procedere all'aggiornamento del modello organizzativo ex D.Lgs. 231/2001 alla luce delle nuove fattispecie di reati presupposto introdotti dalla legge, procedendo altresì alla redazione dei relativi protocolli attuativi. Il Consiglio di amministrazione sta valutando l'adozione delle misure correttive più adeguate, anche alla luce della implementazione della nuova struttura organizzativa, che avrà un necessario impatto anche sull'aggiornamento degli esistenti regolamenti e procedure aziendali;
- La qualificazione della società come soggetto in "controllo pubblico" o "a partecipazione pubblica" ha differenti conseguenze in merito alla documentazione da predisporre ai fini di trasparenza ed antiriciclaggio: su tale aspetto il Consiglio di amministrazione, dopo approfondita valutazione, ha deliberato di qualificare la società come "a partecipazione pubblica", analogamente a quanto fatto dal socio ATAP SpA.

L'incarico di revisione legale in essere avrà naturale scadenza con l'assemblea che delibererà sul bilancio al 31.12.2019 ma, a causa delle cennate attività di adeguamento organizzativo, la società ha attivato le procedure per addivenire all'acquisizione delle offerte a base dell'attività istruttoria necessaria per l'emissione del parere motivato da parte del Collegio sindacale solamente a seguito dell'entrata in ruolo del Direttore generale; il Collegio sindacale ha segnalato questo aspetto ha richiesto un aggiornamento sullo stato delle procedure di acquisizione delle offerte, che a quanto consta ad oggi non sono pervenute.

Si segnala che, nelle more, il Revisore legale opererà in regime di prorogatio.

Infine Vi riferiamo che – per quanto a nostra conoscenza - non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c e 2409, co. 7, c.c., né esposti da parte di terzi.

## **A2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio**

Il Collegio sindacale ha preso atto che l'organo di amministrazione ha tenuto conto dell'obbligo di redazione della nota integrativa tramite l'utilizzo della cosiddetta "tassonomia XBRL", necessaria per standardizzare tale documento e renderlo disponibile al trattamento digitale: è questo, infatti, un adempimento richiesto dal Registro delle Imprese gestito dalle Camere di Commercio in esecuzione dell'art. 5, comma 4, del D.P.C.M. n. 304 del 10 dicembre 2008.

Il Collegio sindacale ha, pertanto, verificato che le variazioni apportate alla forma del bilancio e alla nota integrativa rispetto a quella adottata per i precedenti esercizi non modificano in alcun modo la sostanza del suo contenuto né i raffronti con i valori relativi alla chiusura dell'esercizio precedente.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è stato approvato dal Consiglio di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dalla nota integrativa, dal rendiconto finanziario, dalla relazione sulla gestione. Tali documenti sono stati consegnati al Collegio sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione.

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri di valutazione delle poste dell'attivo e del passivo soggette a tale necessità inderogabile sono stati controllati, sono risultati conformi al disposto dell'art. 2426 c.c. e non sono risultati sostanzialmente diversi da quelli adottati negli esercizi precedenti, ad eccezione delle sanzioni irrogate ai passeggeri sprovveduti di titolo di viaggio, che dal 2019 sono state iscritte secondo il criterio di competenza e non secondo quello di cassa precedentemente utilizzato come da prassi del settore;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 4, c.c.;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;
- in merito alla proposta del Consiglio di amministrazione circa la destinazione del risultato positivo di esercizio esposto in chiusura della nota integrativa, il Collegio sindacale non ha nulla da osservare, facendo peraltro notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

*Risultato dell'esercizio sociale*

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 2.485.645.

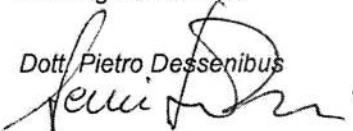
**A3) Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio**

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta il Collegio sindacale propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 così come redatto dagli amministratori.

Gorizia, 12 giugno 2020.

Il Collegio sindacale

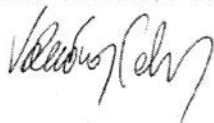
Dott. Pietro Dessenibus



Dott. Giuseppe Gregoris



Dott.ssa Valentina Pahor





# Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2019

Relazione della società di revisione indipendente  
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39



**Building a better  
working world**

EY S.p.A.  
Viale Appiani, 20/b  
31100 Treviso

Tel: +39 0422 358811  
Fax: +39 0422 433026  
ey.com

## Relazione della società di revisione indipendente ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Agli Azionisti della  
Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

### Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

#### Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2019, dal conto economico e dal rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalla nota integrativa.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Società al 31 dicembre 2019, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

#### Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

#### Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio, a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

## Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

## Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2019, inclusa la sua coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la sua conformità alle norme di legge.


Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n. 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione con il bilancio d'esercizio della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2019 e sulla conformità della stessa alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio d'esercizio della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2019 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Treviso, 12 giugno 2020

EY S.p.A.



Claudio Passelli  
(Revisore Legale)