



AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2017

(valori in Euro)

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

SARA CUMAR

Consiglieri

MAURO VAGAGGINI

BARBARA ZILLI

COLLEGIO DEI SINDACI

Presidente

STEFANO BASSO

GABRIELLA MAGURANO

VALENTINA PAHOR

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

Indice

Bilancio Ordinario al 31/12/2017

Prospetto di Bilancio	pag.	1
Nota Integrativa	pag.	11
Variazioni di Bilancio	pag.	65
Indici di Bilancio	pag.	71
Relazione sulla gestione	pag.	83

Allegati:

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione dei Revisori

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 31.12.2017

Stato Patrimoniale Attivo

	Parziali 2017	Totali 2017	Esercizio 2016
B) Immobilizzazioni			
I - Immobilizzazioni immateriali			
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili		24.050	16.933
6) immobilizzazioni in corso e acconti		3.680	3.680
7) altre		19.445	17.166
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>		<i>47.175</i>	<i>37.779</i>
II - Immobilizzazioni materiali			
1) terreni e fabbricati		4.160.466	4.453.759
2) impianti e macchinario		124.345	121.696
3) attrezzature industriali e commerciali		114.324	112.071
4) altri beni		6.919.322	7.475.086
5) immobilizzazioni in corso e acconti		664.218	56.857
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>		<i>11.982.675</i>	<i>12.219.469</i>
III - Immobilizzazioni finanziarie			
1) partecipazioni in			
b) imprese collegate		25.047	25.047
d-bis) altre imprese		1.944.703	1.944.703
<i>Totale partecipazioni</i>		<i>1.969.750</i>	<i>1.969.750</i>
2) crediti			
d-bis) verso altri		26.619	31.048
esigibili entro l'esercizio successivo			
esigibili oltre l'esercizio successivo		26.619	31.048
<i>Totale crediti</i>		<i>26.619</i>	<i>31.048</i>
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>		<i>1.996.369</i>	<i>2.000.798</i>

	Parziali 2017	Totali 2017	Esercizio 2016
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>		14.026.219	14.258.046
C) Attivo circolante			
I - Rimanenze			
1) materie prime, sussidiarie e di consumo		307.473	361.050
<i>Totale rimanenze</i>		307.473	361.050
II - Crediti			
1) verso clienti		2.323.319	2.193.856
esigibili entro l'esercizio successivo		2.323.319	2.193.856
esigibili oltre l'esercizio successivo			
3) verso imprese collegate		120.566	15.292
esigibili entro l'esercizio successivo		120.566	15.292
esigibili oltre l'esercizio successivo			
5-bis) crediti tributari		2.551.420	3.751.635
esigibili entro l'esercizio successivo		608.615	1.808.830
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.942.805	1.942.805
5-ter) imposte anticipate		13.156	9.740
5-quater) verso altri		541.847	527.384
esigibili entro l'esercizio successivo		541.847	527.384
esigibili oltre l'esercizio successivo			
<i>Totale crediti</i>		5.550.308	6.497.907
IV - Disponibilita' liquide			
1) depositi bancari e postali		25.047.530	22.589.820
3) danaro e valori in cassa		37.050	35.260
<i>Totale disponibilita' liquide</i>		25.084.580	22.625.080
<i>Totale attivo circolante (C)</i>		30.942.361	29.484.037
D) Ratei e risconti		28.301	21.300
<i>Totale attivo</i>		44.996.881	43.763.383

Stato Patrimoniale Passivo

	Parziali 2017	Totali 2017	Esercizio 2016
A) Patrimonio netto		39.158.493	37.361.035
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		26.838.666	24.581.541
Varie altre riserve		(1)	(2)
<i>Totale altre riserve</i>		<i>26.838.665</i>	<i>24.581.539</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		2.797.458	3.257.126
Totale patrimonio netto		39.158.493	37.361.035
B) Fondi per rischi e oneri			
4) altri		525.252	525.252
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>		<i>525.252</i>	<i>525.252</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		1.861.957	1.973.720
D) Debiti			
4) debiti verso banche		228.062	663.623
esigibili entro l'esercizio successivo		228.062	435.599
esigibili oltre l'esercizio successivo			228.024
7) debiti verso fornitori		903.984	1.034.056
esigibili entro l'esercizio successivo		903.984	1.034.056
esigibili oltre l'esercizio successivo			
10) debiti verso imprese collegate		14.000	
esigibili entro l'esercizio successivo		14.000	
esigibili oltre l'esercizio successivo			
12) debiti tributari		288.041	255.274
esigibili entro l'esercizio successivo		288.041	255.274
esigibili oltre l'esercizio successivo			
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		428.620	396.821
esigibili entro l'esercizio successivo		428.620	396.821
esigibili oltre l'esercizio successivo			
14) altri debiti		947.114	882.861
esigibili entro l'esercizio successivo		947.114	882.861

	Parziali 2017	Totali 2017	Esercizio 2016
esigibili oltre l'esercizio successivo			
<i>Totale debiti</i>		2.809.821	3.232.635
E) Ratei e risconti		641.358	670.741
<i>Totale passivo</i>		44.996.881	43.763.383

Conto Economico

	Parziali 2017	Totali 2017	Esercizio 2016
A) Valore della produzione			
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni		20.540.278	20.199.336
5) altri ricavi e proventi			
contributi in conto esercizio		23.589	364.245
altri		911.801	950.824
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>		935.390	1.315.069
<i>Totale valore della produzione</i>		21.475.668	21.514.405
B) Costi della produzione			
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		2.979.241	2.793.290
7) per servizi		2.177.507	1.791.974
8) per godimento di beni di terzi		532.163	485.586
9) per il personale			
a) salari e stipendi		6.973.958	6.817.270
b) oneri sociali		1.928.517	1.914.586
c) trattamento di fine rapporto		560.412	532.889
e) altri costi		227.557	341.954
<i>Totale costi per il personale</i>		9.690.444	9.606.699
10) ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		18.064	61.115
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		2.376.980	2.419.359
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide		11.844	2.000
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>		2.406.888	2.482.474
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		53.577	57.908
12) accantonamenti per rischi		7.548	6.275
14) oneri diversi di gestione		247.581	268.988
<i>Totale costi della produzione</i>		18.094.949	17.493.194
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		3.380.719	4.021.211
C) Proventi e oneri finanziari			
15) proventi da partecipazioni			
altri		107.433	98.480
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>		107.433	98.480
16) altri proventi finanziari			
d) proventi diversi dai precedenti			

	Parziali 2017	Totali 2017	Esercizio 2016
altri		191.576	259.580
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>		191.576	259.580
<i>Totale altri proventi finanziari</i>		191.576	259.580
17) interessi ed altri oneri finanziari			
altri		22.215	38.899
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>		22.215	38.899
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>		276.794	319.161
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)		3.657.513	4.340.372
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
imposte correnti		863.471	1.033.656
imposte differite e anticipate		(3.416)	49.590
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>		860.055	1.083.246
21) Utile (perdita) dell'esercizio		2.797.458	3.257.126

Rendiconto Finanziario

Rendiconto Finanziario - Metodo indiretto

	Importo al 31/12/2017	Importo al 31/12/2016
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	2.797.458	3.257.126
Imposte sul reddito	860.055	1.083.246
Interessi passivi/(attivi)	(169.361)	(220.681)
(Dividendi)	(107.433)	(98.480)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(119.096)	(120.561)
<i>1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</i>	<i>3.261.623</i>	<i>3.900.650</i>
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	573.806	541.164
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.395.044	2.480.474
Svalutazioni per perdite durevoli di valore		
Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie di strumenti finanziari derivati che non comportano movimentazione monetarie		
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(13.462)	24.888
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	<i>2.955.388</i>	<i>3.046.526</i>
<i>2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>6.217.011</i>	<i>6.947.176</i>
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	53.577	57.909
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	(141.307)	218.031
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	(146.124)	187.358
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(7.001)	9.697
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(29.383)	(21.982)
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	1.172.119	(655.085)
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>901.881</i>	<i>(204.072)</i>
<i>3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>7.118.892</i>	<i>6.743.104</i>
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	58.641	220.681
(Imposte sul reddito pagate)	(688.111)	(1.033.656)
Dividendi incassati	107.433	98.480
(Utilizzo dei fondi)	(673.726)	(699.339)

	Importo al 31/12/2017	Importo al 31/12/2016
Altri incassi/(pagamenti)		(38.859)
<i>Totale altre rettifiche</i>	(1.195.763)	(1.452.693)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	5.923.129	5.290.411
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(2.148.590)	(3.180.648)
Disinvestimenti	143.552	120.536
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(27.460)	(3.954)
Disinvestimenti		
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)		(33.334)
Disinvestimenti	4.430	
Attività finanziarie non immobilizzate		
(Investimenti)		
Disinvestimenti		
(Acquisizione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide)		
Cessione di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide		
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(2.028.068)	(3.097.400)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(207.537)	24.519
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)	(228.024)	(435.599)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(1.000.000)	(1.500.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(1.435.561)	(1.911.080)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	2.459.500	281.931
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	22.589.820	22.323.985
Assegni		

	Importo al 31/12/2017	Importo al 31/12/2016
Danaro e valori in cassa	35.260	19.164
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	22.625.080	22.343.149
Di cui non liberamente utilizzabili		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	25.047.530	22.589.820
Assegni		
Danaro e valori in cassa	37.050	35.260
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	25.084.580	22.625.080
Di cui non liberamente utilizzabili		
Differenza di quadratura		

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA

C.F. e numero iscrizione: 00505830315

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

Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato

Partita IVA: 00505830315

Nota integrativa

Bilancio Ordinario al 31/12/2017

Introduzione alla Nota Integrativa

Signori Soci, la presente nota integrativa costituisce parte integrante del bilancio al 31/12/2017.

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

Il contenuto dello stato patrimoniale e del conto economico è quello previsto dagli articoli 2424 e 2425 del codice civile, mentre il rendiconto finanziario è stato redatto ai sensi dell'art. 2425-ter e secondo i criteri previsti dall'OIC 10.

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

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

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

Criteri di formazione

Redazione del Bilancio

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

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

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

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

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

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

Principi di redazione del bilancio

Il Bilancio relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 che viene presentato per la Vostra approvazione è stato redatto in conformità alle disposizioni del Codice Civile così come modificate dal Decreto Legislativo 139/2015 (il "Decreto"), interpretate ed integrate dai principi contabili italiani emanati dall'Organismo Italiano di Contabilità ("OIC") in vigore dai bilanci con esercizio avente inizio a partire dal primo gennaio 2016.

In merito, si precisa che in data 29 dicembre 2017 l'Organismo Italiano di Contabilità ha pubblicato, nella versione definitiva, alcuni emendamenti ai principi contabili nazionali in vigore, applicabili già ai bilanci con esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2017. Le modifiche attengono ai seguenti documenti:

- OIC 12: Composizione e schemi del bilancio
- OIC 13: Rimanenze
- OIC 16: Immobilizzazioni materiali
- OIC 17: Bilancio consolidato e metodo del patrimonio netto
- OIC 19: Debiti
- OIC 21: Partecipazioni
- OIC 24: Immobilizzazioni materiali
- OIC 25: Imposte
- OIC 29: Cambiamenti di principi contabili, cambiamenti di stime contabili, correzioni di errori, fatti intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
- OIC 32: Strumenti finanziari derivati

È stato, inoltre, abrogato il documento OIC 6: Ristrutturazione del debito e informativa di bilancio risalente al 2011. Le previsioni inerenti al trattamento contabile delle operazioni di ristrutturazione del debito sono state inserite nell'OIC 19.

Le modifiche apportate non hanno avuto effetti significativi nel bilancio di esercizio della Società.

La valutazione delle voci di bilancio è avvenuta nel rispetto del principio della prudenza e nella prospettiva di continuazione dell'attività.

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, prorogato ulteriormente fino al 31.12.2017 ed in ultimo fino al 31.12.2018, con atto di proroga del 22.12.2017.

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

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.

Ai sensi dell'art. 2423-bis c.1 punto 1-bis c.c., la rilevazione e la presentazione delle voci è effettuata tenendo conto della sostanza dell'operazione o del contratto.

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

Struttura e contenuto del Prospetto di Bilancio

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

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

Ai sensi dell'art. 2423 ter del codice civile, si precisa che è stata operata una riclassifica negli schemi relativi al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2016, presentati a fini comparativi in questo bilancio. In particolare la riclassifica sui valori di confronto è stata pari ad Euro 207.641, iscritti in B) III- 2) d-bis) "Crediti verso altri", all'interno delle immobilizzazioni finanziarie; tale importo è stato riclassificato nel passivo di stato patrimoniale, a riduzione della voce C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato: si tratta del credito per la rivalutazione annuale del fondo T.F.R., anticipata dalla società ai lavoratori che cessano il proprio rapporto di lavoro ma di competenza dell'INPS. Tale credito pertanto ha natura compensativa della rivalutazione del fondo TFR iscritta nel passivo.

Tutte le altre voci di bilancio sono risultate comparabili con l'esercizio precedente; non vi è stata pertanto necessità di adattare alcuna voce dell'esercizio precedente

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

Criteri di valutazione

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

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

Informazioni varie

Valutazione poste in valuta

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

Operazioni con obbligo di retrocessione a termine

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

Stato Patrimoniale Attivo

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

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono costituite dai software in licenza d'uso, dalle migliorie su beni di terzi, dalle spese conseguenti alla stipula del contratto di mutuo chirografario con la Banca Mediocredito del Friuli Venezia Giulia, avvenuta in data 27.11.2012.

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

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

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

Immobilizzazioni in corso e acconti

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

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

Composizione dei costi pluriennali

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

Riduzioni di valore applicate alle immobilizzazioni immateriali

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

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

Dopo l'iscrizione in conto economico delle quote di ammortamento dell'esercizio, pari ad €18.064, le immobilizzazioni immateriali ammontano ad €47.175.

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

Immobilizzazioni materiali

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

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

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

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

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

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

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

Dette percentuali sono state applicate in ragione del 50% per i beni strumentali acquistati nell'esercizio 2017 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, che costituisce una deroga al principio della sistematicità del calcolo degli ammortamenti, 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 stata giudicata economicamente congrua dall'Organo Amministrativo.

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

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

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

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

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

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

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

Riduzioni di valore applicate alle immobilizzazioni materiali

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

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali al lordo dei relativi fondi ammortamento ammontano ad € 37.718.363; i fondi di ammortamento risultano essere pari ad €25.735.688.

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

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

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

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

Materiale rotabile TPL extraurbano

Costo storico	€ 16.885.807
Precedenti rivalutazioni	18.561
Precedenti ammortamenti	(11.766.623)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2017	€ 5.137.745
Acquisizioni	1.392.300
Alienazioni	-
- Costo storico	(1.232.510)

- Rivalutazioni costo storico	-
- Fondo ammortamento	1.232.510
- Rivalutazioni fondo ammortamento	-
Ammortamenti	(1.314.238)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2017	€ 5.215.807
Totale rivalutazioni	18.561

Per quanto concerne il "Materiale rotabile TPL extraurbano", nel corso dell'esercizio 2017 sono stati acquistati sette nuovi autobus e altrettanti, posseduti dall'anno 2001, sono stati venduti. Sono stati inoltre corrisposti acconti per l'acquisto di ulteriori autobus, il cui importo figura tra le immobilizzazioni in corso e acconti.

Il saldo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile extraurbano iscritto a bilancio al 31.12.2017 è pari a Euro 18.561 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione effettuata sul costo storico dei cespiti (Euro 21.215, già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione effettuata sui fondi ammortamento per Euro 2.654.

Materiale rotabile TPL urbano

Costo storico	€ 7.944.218
Precedenti rivalutazioni	40.776
Precedenti ammortamenti	(5.996.824)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2017	€ 1.988.170
Acquisizioni	-
Alienazioni	-
Ammortamenti	(501.455)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2017	€ 1.486.715
Totale rivalutazioni	40.776

Nel corso dell'esercizio 2017 il "Materiale rotabile TPL urbano" ha registrato un decremento del valore contabile netto pari a Euro 501.455, corrispondente all'ammortamento effettuato.

L'importo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile TPL urbano iscritto a bilancio al 31.12.2017 è pari a Euro 40.776 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione calcolata sul costo storico dei beni (già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione applicata sui fondi ammortamento.

Materiale rotabile servizio noleggio

Costo storico	€1.874.183
Precedenti rivalutazioni	31.506
Precedenti ammortamenti	(1.723.240)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2017	€ 182.449

Acquisizioni	604
Alienazioni	-
Ammortamenti	(107.026)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2017	€ 76.027
Totale rivalutazioni	31.506

Nel corso dell'esercizio 2017 il "Materiale rotabile TPL noleggio" ha registrato un decremento netto del valore iscritto a bilancio pari a Euro 106.422, dovuto all'ammortamento dell'esercizio in assenza di acquisti di nuovi mezzi.

L'importo della rivalutazione netta relativa al materiale rotabile per servizi di noleggio iscritto a bilancio al 31.12.2017, è pari a Euro 31.506 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione effettuata sul costo storico dei beni (già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione effettuata sui fondi ammortamento.

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

- nelle costruzioni leggere, l'installazione e messa in uso di due nuove pensiline per le fermate degli autobus per € 8.412;
- nei macchinari e impianti, l'acquisto di un sollevatore elettrico per €15.135;
- negli impianti di sicurezza, l'acquisto dell'impianto di videosorveglianza per € 11.559, per il monitoraggio dell'impianto di lavaggio, impianto carburante, parcheggio e capannone di Monfalcone;
- nelle attrezzature specifiche, l'acquisto di venti validatrici e di sette computer di bordo, per l'importo totale di € 47.900;
- nelle macchine elettroniche d'ufficio, l'acquisto di una unità di backup, di tre computer portatili, di ventitre cellulari e altri acquisti di importo residuale, per complessivi €11.246;
- l'acquisto di due nuove autovetture per €26.694 e la vendita di due autovetture già interamente ammortizzate;
- negli Immobili in corso e acconti, l'incremento pari a €607.361, dovuto per la gran parte al pagamento di anticipi sull'acquisto di nuovi autobus (€596.750).

Rivalutazioni monetarie

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

- materiale rotabile;
- automezzi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Negli esercizi successivi al 2003, l'azienda ha progressivamente ceduto la maggior parte dei beni che erano stati oggetto di rivalutazione, come già evidenziato nei prospetti relativi agli incrementi e decrementi delle immobilizzazioni materiali. A seguito di tali cessioni l'importo aggiornato dei beni rivalutati ed iscritti a bilancio al 31.12.2017 è il seguente:

Materiale rotabile extraurbano

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

Rivalutazioni:

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

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

Materiale rotabile urbano

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

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003 40.776

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

Materiale rotabile noleggio

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

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003 31.506

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

Tutti gli automezzi e le autovetture a suo tempo rivalutati, risultano venduti alla data del 31.12.2017.

Operazioni di locazione finanziaria

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

Immobilizzazioni finanziarie

Le immobilizzazioni finanziarie sono formate da crediti e partecipazioni.

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 affluiranno all'economia della partecipante. 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 possono essere rimosse in un arco temporale breve.

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, sulla base del minor valore di patrimonio netto della collegata, risultante alla data del 31.12.2010, minor valore confermato dal bilancio della collegata redatto alla data del 31.12.2016.

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 €26.619, 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.

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

Movimenti delle immobilizzazioni finanziarie

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

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

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

Costo storico	61.746
Precedenti svalutazioni	(36.699)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2017	25.047
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2017	25.047

Partecipazioni in altre imprese

Costo storico	1.944.703
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2017	1.944.703
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2017	1.944.703

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate

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

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

TPL FVG S.C. a R.L. Via Caduti di Nasiriyah 6 34170 Gorizia GO	Capitale sociale	100.000
	Patrimonio netto	107.264
	Utile/(perdita) ultimo esercizio	5.441
	Quota % posseduta direttamente	25,00
	Valore iscritto a bilancio	25.047
	Valuta	EU

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

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

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

Le perdite sofferte dalla collegata sono dovute al mancato inizio a tutt'oggi dell'attività e l'Organo Amministrativo, sulla base delle attuali previsioni dei risultati d'esercizio per il prossimo quinquennio, tenuto conto che la società inizierà la propria attività nel 2019 in forza dell'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nella regione Friuli Venezia Giulia.

La situazione del patrimonio netto della società collegata sopra riportata è quella indicata nel bilancio chiuso al 31.12.2016, che dalle informazioni in nostro possesso, è in linea con quella del bilancio da approvarsi a breve per l'esercizio 2017.

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

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

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

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 31.12.2016 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	1.242.173	62.271.126
Utile d'esercizio	29.280	9.432.000
Percentuale di partecipazione posseduta al 31.12.2017	3,60%	3,20%

Suddivisione dei crediti immobilizzati per durata residua e per area geografica

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

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
verso altri	26.619	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	-	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	26.619	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Crediti immobilizzati relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

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

Immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al fair value

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

Dettaglio del valore delle immobilizzazioni

	Valore contabile
Partecipazioni in altre imprese	1.944.703
Crediti verso altri	26.619

Attivo circolante

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

Rimanenze

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

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

Variazioni delle rimanenze

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale
<i>materie prime, sussidiarie e di consumo</i>							
	RICAMBI TPL	278.536	214.220	-	-	278.536	214.220
	LUBRIFICANTI TPL	7.964	6.187	-	-	7.964	6.187
	PNEUMATICI TPL	24.628	26.632	-	-	24.628	26.632
	CARBURANTI TPL	49.922	60.434	-	-	49.922	60.434
	Totale	361.050	307.473	-	-	361.050	307.473

Crediti iscritti nell'attivo circolante

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

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

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

Alla luce di un tanto, vista la natura dei crediti a medio e lungo termine iscritti a bilancio, tenuto conto della possibilità concessa dall'art. 12, comma 2, del D.Lgs.n. 139/2015 di non applicare il criterio del costo ammortizzato con attualizzazione, qualora i crediti abbiano avuto origine in esercizi precedenti al 2016, l'Organo Amministrativo ha ritenuto di non applicare tale criterio di valutazione ai crediti iscritti a bilancio al 31.12.2017.

La Società presume altresì non rilevanti gli effetti derivanti dall'applicazione del costo ammortizzato e dell'attualizzazione quando la scadenza dei crediti è entro i 12 mesi, tenuto conto anche di tutte le considerazioni contrattuali e sostanziali in

essere alla rilevazione del credito, e i costi di transazione ed ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono di importo non significativo. In tale caso è stata omessa l'attualizzazione, gli interessi sono stati computati al nominale ed i costi di transazione sono stati iscritti tra i risconti ed ammortizzati a quote costanti lungo la durata del credito a rettifica degli interessi attivi nominali.

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

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

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

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

I crediti verso società collegate si riferiscono ai finanziamenti infruttiferi concessi alla società collegata TPL FVG S.C. a R.L. nel corso degli esercizi 2002, 2006, 2009 e 2017, iscritti a bilancio al valore nominale, previa deduzione della quota corrispondente alla rinuncia alla restituzione di parte dei finanziamenti in parola, effettuata al fine di coprire le perdite d'esercizio della società collegata.

L'importo del credito corrispondente alla rinuncia effettuata è stato sommato al costo della partecipazione, che è stato poi rettificato con una svalutazione, come precedentemente spiegato.

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

In particolare, risultano iscritti tra i crediti tributari, i crediti per le imposte IRES versate per i periodi di imposta 2005 e 2006, sorti a seguito della presentazione dei modelli Unico 2006 integrativo e Unico 2007 integrativo (si rimanda a quanto commentato nella sezione "Imposte sul reddito" del presente documento).

Nella voce "Crediti Tributari" risultano altresì iscritti i crediti di imposta relativi alle istanze di rimborso IRES presentate dalla società in data 23.01.2013, ai sensi dell'art. 2, comma 1-quater, D.L. 201/2011, per mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato, nonché il credito d'imposta riconosciuto sulle accise che viene periodicamente compensato dalla società con i propri debiti tributari.

I crediti per imposte anticipate, anch'essi iscritti al valore nominale, corrispondono alla quota delle imposte IRAP e IRES che, pur essendo di competenza di esercizi futuri, è esigibile con riferimento all'esercizio chiuso al 31.12.2017. La loro iscrizione a bilancio deriva dalle differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività, alle passività, ai costi e ai ricavi secondo criteri civilistici ed il valore agli stessi attribuito ai fini fiscali ed è avvenuta in quanto sussiste la ragionevole certezza del loro recupero, vista la previsione di redditi imponibili positivi per gli esercizi futuri.

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

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

Variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>verso clienti</i>									
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	1.537.963	1.646.234	-	-	1.539.925	1.644.272	106.309	7
	CREDITI PER ABBONAMENTI	310.603	500.251	-	-	516.240	294.614	15.989-	5-
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI	60.213-	1.550	-	-	13.394	72.057-	11.844-	20
	CLIENTI	341.500	902.629	-	-	933.868	310.261	31.239-	9-
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	64.003	16.767.887	-	-	16.685.661	146.229	82.226	128
	Totale	2.193.856	19.818.551	-	-	19.689.088	2.323.319	129.463	
<i>verso imprese collegate</i>									
	FINANZ. INFRUTTIFERI PARTECIPATE	15.292	100.000	-	-	-	115.292	100.000	654
	TPL FVG S.C. A R.L.	-	5.274	-	-	-	5.274	5.274	-
	Totale	15.292	105.274	-	-	-	120.566	105.274	
<i>crediti tributari</i>									
	IVA C/ERARIO	1.204.345	1.606.146	-	-	2.685.777	124.714	1.079.631-	90-
	ERARIO C/IMPOSTE	2.312.250	981.856	-	-	1.107.386	2.186.720	125.530-	5-
	CREDITI V/ MINISTERO DELLE FINANZE	235.040	480.980	-	-	476.034	239.986	4.946	2
	Totale	3.751.635	3.068.982	-	-	4.269.197	2.551.420	1.200.215-	
<i>imposte anticipate</i>									
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	9.740	3.416	-	-	-	13.156	3.416	35
	Totale	9.740	3.416	-	-	-	13.156	3.416	
<i>verso altri</i>									
	CREDITI V/ENTI PREVID. INAIL	-	5.895	-	-	-	5.895	5.895	-
	CREDITI V/INPS	510	-	-	-	-	510	-	-
	CREDITI DIVERSI	418.296	600.341	-	-	589.070	429.567	11.271	3
	ANTICIPI A FORNITORI	976	-	-	-	976	-	976-	100-
	ANTICIPI AL PERSONALE	41	-	-	-	-	41	-	-
	CREDITI DA LIQUIDARE	93.079	104.833	-	-	93.079	104.833	11.754	13

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
	CREDITI PREVENDITA	14.482	-	-	-	14.482	-	14.482-	100-
	CREDITI DIVERSI V/DIPENDENTI	-	16.579	-	-	15.578	1.001	1.001	-
	Totale	527.384	727.648	-	-	713.185	541.847	14.463	

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Arrotond.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
verso clienti	2.193.856	19.818.551	-	-	19.689.088	-	2.323.319	129.463	6
v/imprese collegate	15.292	105.274	-	-	-	-	120.566	105.274	688
crediti tributari	3.751.635	3.068.982	-	-	4.269.197	-	2.551.420	1.200.215-	32-
imposte anticipate	9.740	3.416	-	-	-	-	13.156	3.416	35
verso altri	527.384	727.648	-	-	713.186	1	541.847	14.463	3
Totale	6.497.907	23.723.871	-	-	24.671.471	1	5.550.308	947.599-	15-

Crediti verso clienti per fatture da emettere

I crediti verso clienti per fatture da emettere, pari a € 1.644.273, sono costituiti da:

	2017	2016
- fatture da emettere Regione Autonoma FVG a saldo corrispettivo per il contratto di servizio di TPL per l'esercizio 2017, pari a:	€1.498.075	1.498.075
- fattura da emettere a Friuli Venezia Giulia Strade SpA	€ 29.889	-
- fatture da emettere a SAF S.p.A. - linea 3038	€ 13.064	13.205
- fatture da emettere a Fincantieri	€ 95.791	-
- fattura da emettere a Trieste Airport	€ 3.197	-
- fatture da emettere a clienti diversi	€ 4.257	26.684

Fondo svalutazione crediti

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

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

- crediti verso clienti: crediti di dubbia esigibilità	€ 47.024
- crediti verso rivendite e diversi, di dubbia esigibilità	€ 2.884

svalutazione per rischio generico 2017	€ <u>22.149</u>
Totale fondo svalutazione crediti al 31.12.2017	€ 72.057

Erario c/imposte

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

	2017	2016
- Erario c/credito IRES a rimborso per deduzioni IRAP 2008/2011	€ 389.752	€ 389.752
- Erario c/IRES a rimborso - Unico 2006 integrativo	€ 818.621	€ 818.621
- Erario c/IRES a rimborso - Unico 2007 integrativo	€ 734.432	€ 734.432
- Erario c/IRES a credito da modello Unico	€ 222.898	€ 332.863
- Erario c/IRAP a credito da modello Unico	€ <u>21.017</u>	€ <u>36.582</u>
Totale	€2.186.720	€2.312.250

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

Si evidenzia che, per l'esercizio 2017, la società ha proceduto alla quantificazione dell'IRAP avvalendosi della possibilità di applicare alla base imponibile la deduzione dell'intero costo del personale dipendente assunto a tempo indeterminato, come previsto dalla Circolare n. 22/E del 9 giugno 2015 Agenzia delle Entrate. Il saldo IRAP relativo all'esercizio 2017 è positivo (€21.017 a credito).

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

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

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

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

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

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

Avverso tale decisione il 26.11.2015 è stato presentato ricorso in appello alla Commissione Tributaria Regionale di Trieste. La discussione presso la citata Commissione Tributaria è avvenuta in data 14.12.2017 e si è tuttora in attesa della sentenza.

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

Crediti diversi

Nel conto Crediti diversi, compreso tra i "Crediti verso altri" e il cui saldo al 31.12.2017 è pari a €429.567, sono compresi principalmente crediti per polizze assicurative e buoni pasto pagati a fine esercizio e di competenza dell'esercizio

successivo, costi anticipati in relazione a canoni per servizi di assistenza amministrativa e canoni diversi, nonché il credito per “Bonus Renzi” corrisposto ai dipendenti nei mesi di novembre e dicembre.

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

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

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
verso clienti	2.323.190	129	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	2.323.190	129	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso imprese collegate	120.566	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	120.566	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
crediti tributari	2.551.420	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	608.615	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	1.942.805	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
imposte anticipate	13.156	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	-	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	13.156	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso altri	541.847	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	541.847	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

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

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

Effetti delle variazioni nei cambi valutari

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide, costituite da conti correnti bancari, dal conto deposito presso la BCC Fiumicello avente scadenza entro il mese di gennaio 2018, dal conto corrente postale, dalla cassa economale, dalla cassa corrispettivi e dalla cassa emittitrici, sono state iscritte a bilancio al valore nominale.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>depositi bancari /postali</i>									
	CASSA DI RISPARMIO C/C	5.086.035	698.543	-	-	1.776.608	4.007.970	1.078.065-	21-
	BANCA POP.DI CIVIDALE S.C.P.A. C/C	9.894.764	21.074.754	-	-	16.642.904	14.326.614	4.431.850	45
	C/C POSTALE	105.256	161.798	-	-	242.377	24.677	80.579-	77-
	BANCA FRIULADRIA CREDIT AGRICOLE	547.459	3.394	-	-	360.533	190.320	357.139-	65-
	MEDIOCREDITO C/C	457.581	3.099	-	-	457.824	2.856	454.725-	99-
	VENETO BANCA S.C.P.A. C/C	55.343	-	-	-	55.343	-	55.343-	100-
	BCC-CASSA RURALE LUCINICO C/C	4.681.797	49.041	-	-	314.560	4.416.278	265.519-	6-
	BCC FIUMICELLO AIELLO C/C	1.761.585	253.918	-	-	2.001.211	14.292	1.747.293-	99-
	BCC FIUMICELLO C/DEPOSITO	-	2.000.000	-	-	-	2.000.000	2.000.000	-
	INTESA SANPAOLO S.P.A. C/C	-	66.556	-	-	2.033	64.523	64.523	-
	Totale	22.589.820	24.311.103	-	-	21.853.393	25.047.530	2.457.710	
<i>danaro e valori in cassa</i>									
	CASSA ECONOMALE	9.428	37.144	-	-	37.020	9.552	124	1
	CASSA CORRISPETTIVI	8.850	252.086	-	-	250.526	10.410	1.560	18
	CASSA EMETTITRICI	16.982	217.064	-	-	216.958	17.088	106	1
	Totale	35.260	506.294	-	-	504.504	37.050	1.790	
Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Arrotond.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
depositi bancari e postali	22.589.820	24.311.103	-	-	21.853.392	1-	25.047.530	2.457.710	11
danaro e valori in cassa	35.260	506.294	-	-	504.504	-	37.050	1.790	5
Totale	22.625.080	24.817.397	-	-	22.357.897	1-	25.084.580	2.459.500	11

Ratei e risconti attivi

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

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti</i>									
	RATEI ATTIVI	-	10.092	-	-	-	10.092	10.092	-
	RISCONTI ATTIVI	21.300	18.209	-	-	21.300	18.209	3.091-	15-
	Totale	21.300	28.301	-	-	21.300	28.301	7.001	

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>RATEI E RISCONTI</i>		
	Ratei attivi	10.092
	Rateo su interessi attivi conto vincolato	10.092
	Risconti attivi	18.209
	Risconti su assicurazioni responsabilità CdA e sindaci, e varie	1.924
	Risconti su residui canoni manutenzione, assistenza ed E.D.P service	4.224
	Risconti su spese di pubblicità e sponsorizzazioni	1.815
	Risconti su tassa di possesso automezzi e autovetture	5.377
	Risconti su abbonamenti a giornali, riviste fiscali e diversi	715
	Risconti su spese linee telefoniche e trasmissione dati	1.606
	Risconti su commissioni per fidejussioni	2.032
	Risconti su canoni affitto stampanti e diversi	516
	Totale	28.301

Oneri finanziari capitalizzati

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

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

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

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

Stato Patrimoniale Passivo

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

Patrimonio Netto

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

Variazioni nelle voci di Patrimonio Netto

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. 01.01.2015	Incem.	Decrem.	Consist. 31.12.2017
<i>Capitale</i>					
	CAPITALE SOCIALE	5.164.600	-	-	5.164.600
	Totale	5.164.600	-	-	5.164.600
<i>Riserva da soprapprezzo azioni</i>					
	FONDO RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	2.057.564	-	-	2.057.564
	Totale	2.057.564	-	-	2.057.564
<i>Riserve di rivalutazione</i>					
	RISERVA DI RIVALUTAZIONE L.350/2003	1.164.336	-	-	1.164.336
	Totale	1.164.336	-	-	1.164.336
<i>Riserva legale</i>					
	FONDO RISERVA LEGALE	1.135.870	-	-	1.135.870
	Totale	1.135.870	-	-	1.135.870

Descrizione	Dettaglio	Consist. 01.01.2015	Increm.	Decrem.	Consist. 31.12.2017
<i>Riserva straordinaria</i>					
	FONDO DI RISERVA STRAORDINARIA	20.158.102	-	-	-
	Utili accantonati 2015		1.750.305	-	-
	Utili accantonati 2016		2.673.133	-	-
	Utili accantonati 2017		2.257.126	-	26.838.666
	Totale	20.158.102	6.680.564	-	26.838.666
<i>Varie altre riserve</i>					
	DIFFERENZE DA ARROTOND.EURO	2-	1	-	1-
	Totale	2-	1	-	1-
<i>Utile (perdita) dell'esercizio</i>					
	Utile d'esercizio	3.257.126	2.797.458	3.257.126	2.797.458
	Totale	3.257.126	2.797.458	3.257.126	2.797.458

Composizione del capitale sociale

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

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

Dettaglio altre riserve

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>Riserva straordinaria</i>		
	FONDO DI RISERVA STRAORDINARIA	26.838.666
	Totale	26.838.666
<i>Varie altre riserve</i>		
	DIFFERENZE DA ARROTOND.EURO	1-
	Totale	1-

Disponibilità e utilizzo del Patrimonio Netto

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

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

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

Descrizione	Tipo riserva	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Quota distribuibile	Quota non distribuibile
<i>Capitale</i>					
	Capitale		5.164.600	-	5.164.600
<i>Totale</i>			5.164.600	-	5.164.600
<i>Riserva da soprapprezzo delle azioni</i>					
	Capitale	A;B;C	2.057.564	2.057.564	-
<i>Totale</i>			2.057.564	2.057.564	-
<i>Riserve di rivalutazione</i>					
	Utili	A;B;C	1.164.336	1.164.336	-
<i>Totale</i>			1.164.336	1.164.336	-
<i>Riserva legale</i>					
	Utili	B	1.135.870	-	1.135.870
<i>Totale</i>			1.135.870	-	1.135.870
<i>Riserva straordinaria</i>					
	Utili	A;B;C	26.838.666	26.838.666	-
<i>Totale</i>			26.838.666	26.838.666	-
<i>Varie altre riserve</i>					
	Utili		1-	-	1-
<i>Totale</i>			1-	-	1-
<i>Totale Composizione voci PN</i>			36.361.035	30.060.566	6.300.469
LEGENDA: "A" aumento di capitale; "B" copertura perdite; "C" distribuzione soci; "D" per altri vincoli statutarî; "E" altro					

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.

Fondi per rischi e oneri

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

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

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

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

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

Nel seguente prospetto è illustrata la movimentazione della voce di cui in oggetto, in quanto risultante iscritta in bilancio, ai sensi dell'art. 2427 c.1 del codice civile.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>altri</i>									
	FONDO RISCHI DIVERSI	525.252	7.548	-	-	7.548	525.252	-	-
	Totale	525.252	7.548	-	-	7.548	525.252	-	-

Si illustra di seguito, ai sensi dell'art. 2427 c. 1 del codice civile, la composizione degli altri fondi del passivo, con evidenza del dettaglio di ogni accantonamento effettuato nell'esercizio in chiusura:

Composizione del Fondo Rischi diversi	01.01.2017	Utilizzi	Incrementi	31.12.2017
Franchigie assicurative	15.000	4.558	4.558	15.000
Spese legali per cause e contenziosi in corso	120.500	2.990	2.990	120.500
Rischi su crediti per rimborsi IRES	389.752	-	-	389.752
TOTALE Fondo Rischi e spese diverse	525.252	7.548	7.548	525.252

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Accanton.	Utilizzi	Consist. finale
<i>Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</i>					
	FONDO INDENNITA' DI T.F.R.	1.973.721	560.412	672.176	1.861.957
	Totale	1.973.721	560.412	672.176	1.861.957

Debiti

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

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

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

Alla luce di un tanto, vista la natura dei debiti a medio termine iscritti a bilancio, tenuto conto della possibilità concessa dall'art 12 comma 2 del d. lgs. 139/2015 di non applicare il criterio del costo ammortizzato, con attualizzazione, per i debiti sorti in esercizi precedenti al 2016, l'Organo Amministrativo ha ritenuto di non applicare tale criterio di valutazione ai debiti a medio termine iscritti a bilancio al 31.12.2017.

La Società presume non rilevanti gli effetti derivanti dall'applicazione del costo ammortizzato e dell'attualizzazione quando la scadenza dei debiti è entro i 12 mesi, tenuto conto anche di tutte le considerazioni contrattuali e sostanziali in essere alla rilevazione del debito, ed i costi di transazione ed ogni differenza tra valore iniziale e valore nominale a scadenza sono di importo non significativo. In tale caso é omessa l'attualizzazione e gli interessi sono computati al nominale ed i costi di transazione sono iscritti tra i risconti ed ammortizzati a quote costanti lungo la durata del debito a rettifica degli interessi passivi nominali.

Variazioni dei debiti

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>debiti v/banche</i>									
	MUTUO MEDIOCREDITO FVG	663.623	-	-	-	435.599	228.024	435.599-	66-
	CARTA SI NR. 3938	-	2.309	-	-	2.294	15	15	-
	CARTA SI NR. 4682	-	56	-	-	45	11	11	-
	CARTA SI NR. 9234	-	64	-	-	52	12	12	-
	Totale	663.623	2.429	-	-	437.990	228.062	435.561-	
<i>debiti v/fornitori</i>									
	FATTURE DA RICEV.	114.971	68.066	-	-	116.114	66.923	48.048-	42-
	FORNITORI	919.085	6.553.253	-	-	6.635.277	837.061	82.024-	9-
	Totale	1.034.056	6.621.319	-	-	6.751.391	903.984	130.072-	

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>debiti verso collegate</i>									
	DEBITI V/COLLEGATE	-	14.000	-	-	-	14.000	14.000	-
	Totale	-	14.000	-	-	-	14.000	14.000	
<i>debiti tributari</i>									
	IVA C/ERARIO	28	1.504	-	-	1.317	215	187	668
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	247.661	1.509.168	-	-	1.480.236	276.593	28.932	12
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	420	32.036	-	-	29.030	3.426	3.006	716
	ERARIO C/RITENUTE COLLAB. COORD.	4.013	43.032	-	-	40.738	6.307	2.294	57
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. TFR	3.152	1.660	-	-	3.312	1.500	1.652-	52-
	Totale	255.274	1.587.400	-	-	1.554.633	288.041	32.767	
<i>debiti v/istituti di previdenza e sicurezza sociale</i>									
	FONDO PENSIONI INTEGRATIVE	39.124	284.571	-	-	279.837	43.858	4.734	12
	I.N.P.S. GORIZIA	353.530	2.786.517	-	-	2.759.191	380.856	27.326	8
	I.N.A.I.L. GORIZIA	193	-	-	-	193	-	193-	100-
	I.N.P.S.- GO - COLLABORATORI	3.974	34.709	-	-	34.777	3.906	68-	2-
	Totale	396.821	3.105.797	-	-	3.073.998	428.620	31.799	
<i>altri debiti</i>									
	FONDO FERIE NON GODUTE	202.204	480.775	-	-	477.408	205.571	3.367	2
	DEBITI V / PERSONALE	510.005	5.474.028	-	-	5.472.925	511.108	1.103	-
	DEBITI DIVERSI	16.138	88.240	-	-	81.601	22.777	6.639	41
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	5.360	81.864	-	-	65.952	21.272	15.912	297
	DEBITI V/ COLLABOR.RI	4.132	25.871	-	-	26.688	3.315	817-	20-
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	19.042	116.054	-	-	113.732	21.364	2.322	12
	POS EMETTITRICI	18	-	-	-	18	-	18-	100-
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	125.962	161.707	-	-	125.962	161.707	35.745	28
	Totale	882.861	6.428.539	-	-	6.364.286	947.114	64.253	

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Arrotond.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
debiti verso banche	663.623	2.429	-	-	437.989	1-	228.062	435.561-	66-
debiti verso fornitori	1.034.056	6.621.319	-	-	6.751.392	1	903.984	130.072-	13-
debiti verso imprese collegate	-	14.000	-	-	-	-	14.000	14.000	-
debiti tributari	255.274	1.587.400	-	-	1.554.634	1	288.041	32.767	13
debiti v/ istituti di previdenza e di sicurezza sociale	396.821	3.105.797	-	-	3.073.998	-	428.620	31.799	8
altri debiti	882.861	6.428.539	-	-	6.364.285	1-	947.114	64.253	7
Totale	3.232.635	17.759.484	-	-	18.182.298	-	2.809.821	422.814-	13-

Dettaglio debiti verso banche

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

Voce	Debiti per finanziamenti a breve termine	Totale
4) Quota a breve termine Mutuo Mediocredito	228.062	228.062

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

Dettaglio altri debiti

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>Altri debiti</i>		
	FONDO FERIE NON GODUTE	205.571
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	511.107
	DEBITI DIVERSI	22.778
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	21.272
	DEBITI V/ COLLABORATORI	3.315
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	21.364
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI (premio risultato)	161.707
	Totale	947.114

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

- debiti per conguagli assicurativi sui mezzi;
- debiti da liquidare per imposta di bollo e spese addebitate sui conti correnti bancari e postali;
- debiti da liquidare per spese viaggio noleggi;
- debiti per aggi alle rivendite;
- debiti per spese postali e contributo di sorveglianza.

Suddivisione dei debiti per durata residua e per area geografica

Nella seguente tabella viene esposta la ripartizione per durata residua e per area geografica. Si precisa che tutti i fornitori che hanno un saldo aperto al 31.12.2017 sono di nazionalità italiana.

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
debiti verso banche	228.062	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	228.062	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso fornitori	903.984	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	903.984	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso imprese collegate	14.000	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	14.000	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti tributari	288.041	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	288.041	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	428.620	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	428.620	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
altri debiti	947.114	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	947.114	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

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

Debiti relativi ad operazioni con obbligo di retrocessione a termine

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

Finanziamenti effettuati da soci della società

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

Effetti delle variazioni nei cambi valutari

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

Ratei e risconti passivi

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

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti</i>									
	RATEI PASSIVI	851	2.338	-	-	851	2.338	1.487	175
	RISCONTI PASSIVI	669.890	617.257	-	-	648.127	639.020	30.870-	5-
	Totale	670.741	619.595	-	-	648.978	641.358	29.383-	

Il decremento netto registrato nella voce "Risconti passivi" si riferisce principalmente alle quote di competenza 2017 dei contributi ricevuti nei vari esercizi per l'acquisto di beni strumentali, che vengono inizialmente riscontati per poi essere attribuiti pro quota ai singoli esercizi nei quali i beni strumentali a cui si riferiscono vengono ammortizzati.

L'incremento nella voce è dovuto per la gran parte ai risconti passivi sugli abbonamenti annuali.

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
RATEI E RISCONTI		
	RATEI PASSIVI	2.338
	Ratei per spese telefoniche	463
	Ratei per spese utenze acqua	1.311
	Ratei per spese telefoniche radiomobili	564
	RISCONTI PASSIVI	639.020
	Risconto su abbonamenti urb/extraurb	616.493
	Risconti su contributi per acquisto pensiline	21.763
	Risconto su spese pubblicità	764
	Totale	641.358

Conto Economico

Il conto economico evidenzia il risultato economico dell'esercizio.

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

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

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

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

Valore della produzione

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

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

I ricavi derivanti dalle prestazioni di servizi 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.

Ripartizione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni

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

<i>DESCRIZIONE</i>	<i>ANNO 2017</i>	<i>ANNO 2016</i>	<i>ANNO 2015</i>
- Introito da contratto di servizio TPL	14.996.753	14.980.753	14.980.753
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.916.003	1.876.696	1.871.069
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.424.940	1.384.746	1.385.337
- Incasso biglietti urbano	522.977	481.692	461.885
- Incasso abbonamenti urbano	292.233	268.324	262.572
- Servizi aggiuntivi TPL	83.605	46.532	42.947
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	3.918	1.527	-
- Incasso biglietti marittimo	143.030	114.125	96.343
- Incasso abbonamenti marittimo	3.324	1.766	2.018
- Servizi scolastici e diversi	251.249	162.854	127.281
- Turismo Italia	834.273	779.139	756.793
- Turismo estero	58.113	55.470	46.416
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	9.860	9.816	10.584
- Prestazioni a terzi urbano	-	246	1.107
- Servizi autorizzati (atipici)	-	35.650	82.265
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.540.278	20.199.336	20.127.370

Analisi della composizione degli altri ricavi

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

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

Altri ricavi e proventi		935.390
--------------------------------	--	----------------

A.5.a	<i>Contributi in conto esercizio</i>	23.589
-------	--------------------------------------	--------

	2017	2016
- Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	23.589	364.245

A.5.b	<i>Ricavi e proventi diversi</i>	911.801
-------	----------------------------------	---------

	2017	2016
- Rimborsi TPL (su accise e diversi)	495.414	488.324
- Sopravvenienze attive gestione ordinaria	11.027	41.865
- Proventi vari TPL	138.819	144.152
- Plusvalenze da cessione beni ammortizzabili	119.462	120.561
- Sovvenzioni su investimenti (di competenza)	26.157	32.501
- Rimborsi assicurativi danni sinistri	52.387	65.999
- Multe a passeggeri e sovrapprezzo biglietti	62.347	53.617
- Proventi pubblicitari TPL	1.391	3.445
- Vendita materiali magazzino e proventi diversi	4.797	360
Totale Ricavi e proventi diversi	911.801	950.824

Costi della produzione

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

Analisi della composizione dei costi

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

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		2.979.241
---	--	------------------

B.6	<i>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci</i>	2.979.241
-----	---	-----------

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

	2017	2016
- Carburanti e lubrificanti	2.482.858	2.286.295
- Pezzi di ricambio	284.705	307.314
- Pneumatici	90.105	71.303
- Materiali di consumo	82.359	86.922
- Cancelleria e stampati	18.800	21.693
- Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	15.964	13.747
- Spese di trasporto	3.060	4.073
- Utensili	1.390	1.943
Totale	2.979.241	2.793.290

Costi per servizi**2.177.507****B.7 Costi per servizi****2.177.507**

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

	2017	2016
- Manutenzioni su automezzi	418.944	242.039
- Compensi e contributi Amministratori e Sindaci	190.122	195.008
- Servizi di biglietteria e informazione a utenza	251.021	246.404
- Premi di assicurazione Automezzi	274.994	262.831
- Aggi di vendita TPL	150.322	131.051
- Peritali, consulenze tecniche e amministrative	151.721	124.661
- Energia elettrica e forza motrice	84.967	91.173
- Spese pubblicità, inserzioni e stampati pubblicitari	56.223	42.001
- Premi assicurativi diversi	55.157	65.032
- Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	40.876	35.914
- Assistenza E.D.P. e assistenza servizio paghe	140.667	45.451
- Spese pulizia automezzi	48.358	51.161
- Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	29.383	24.696
- Manutenzioni impianti, macchinari e diverse	42.275	37.687
- Pulizia uffici	26.347	28.027
- Analisi, prove e collaudi	18.522	22.063
- Acqua e riscaldamento	29.795	25.414
- Spese viaggio, vitto e alloggio	27.099	12.241
- Pedaggi autostradali	21.928	24.875
- Smaltimento filtri e rifiuti speciali	14.001	12.089
- Franchigie assicurative	7.668	10.652
- Spese e commissioni bancarie	23.392	18.086
- Servizi vari	64.912	35.554
- Spese postali	8.813	7.864
Totale	2.177.507	1.791.974

Costi per godimento beni di terzi	532.163
--	----------------

<i>B.8 Costi per godimento beni di terzi</i>	<i>532.163</i>
--	----------------

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

	2017	2016
- Fitti passivi	185.961	187.706
- Noleggi	346.202	297.880
Totale	532.163	485.586

Costi per il personale	9.690.444
-------------------------------	------------------

<i>B.9.e Altri costi per il personale</i>	<i>227.557</i>
---	----------------

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

	2017	2016
- Rimborsi chilometrici	39.319	40.240
- Servizio mensa	83.710	77.905
- Corsi per la formazione	24.239	19.159
- Oneri per la sicurezza	54.111	54.952
- Spese per il vestiario	17.453	136.114
- Altri oneri del personale	8.725	13.584
Totale	227.557	341.954

Ammortamenti e svalutazioni	2.406.888
------------------------------------	------------------

<i>B.10.a Ammortamento immobilizzazioni immateriali</i>	<i>18.064</i>
---	---------------

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali sono così composti:

	2017	2016
- Ammortamento spese manutenzione e migliorie su beni di terzi	4.067	25.216
- Ammortamento software	10.723	11.829
- Ammortamento costi realizz.ne sistema operativo aziendale	2.191	10.986
- Ammortamento oneri pluriennali diversi	1.083	13.083
Totale	18.064	61.115

B.10 b Ammortamento immobilizzazioni materiali **2.376.980**

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono così composti:

	2017	2016
- Ammortamento materiale rotabile	1.922.719	1.953.126
- Ammortamento fabbricati	211.564	211.564
- Ammortamento attrezzature	55.568	52.147
- Ammortamento costruzioni leggere	90.141	101.212
- Ammortamento macchinari e impianti	31.952	40.243
- Ammortamento macchine d'ufficio	22.666	22.635
- Ammortamento autovetture e automezzi	29.909	25.820
- Ammortamento mobili e arredi	12.461	12.612
Totale	2.376.980	2.419.359

Oneri diversi di gestione	247.581
----------------------------------	----------------

B.14 Oneri diversi di gestione **247.581**

Gli Oneri diversi di gestione sono così composti:

	2017	2016
- Tasse di possesso automezzi e autovetture	63.296	62.659
- Spese di rappresentanza	3.898	6.408
- Abbonamenti a giornali e riviste	8.706	7.872
- Contributi associativi	36.062	31.265
- Imposta di bollo, tassa concessioni govern., tasse diverse	31.483	29.727
- IVA indetraibile pro rata e IVA estero (noleggi)	1.928	19.306
- Diritti omologazione, revisione, collaudo	7.914	9.090
- Tassa smaltimento rifiuti	28.491	26.876
- Sopravvenienze passive	31.188	9.703
- Minusvalenze dismissioni beni ammortizzabili	366	-
- Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	34.215	66.082
Totale	247.581	268.988

Proventi e oneri finanziari

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

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

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

Composizione dei proventi da partecipazione

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

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>altri</i>		
	DIVIDENDI DA PARTECIPAZIONE IN ALTRE IMPRESE	107.433
Totale		107.433

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.

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

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

Descrizione	Dettaglio	Importo	Relativi a prestiti obbligazionari	Relativi a debiti verso le banche	Altri
<i>altri</i>					
	INTERESSI PASSIVI SU MUTUI	-22.215	-	-22.215	-
Totale		-22.215	-	-22.215	-

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

Ricavo di entità o incidenza eccezionali

Nel seguente prospetto sono indicati l'importo e la natura dei singoli elementi di ricavo di entità o incidenza eccezionali.

Voce di ricavo	Importo	Natura
Sopravveniente attive aventi competenza 2016	1.971	sopravvenuti accrediti e ricavi per servizi

Costi di entità o incidenza eccezionali

Nel seguente prospetto sono indicati l'importo e la natura dei singoli elementi di costo di entità o incidenza eccezionali.

Voce di costo	Importo	Natura
Sopravvenienze passive aventi competenza 2016 e precedenti di cui:	17.432	
sopravvenuti addebiti per servizi	1.798	Fatture ricevute per servizi energetivi e diversi
minore decontribuzione anno 2014	9.295	rettifica calcolo decontribuzione
rettifica fondo TFR per rivalutazione c/INPS	6.339	rettifica saldo TFR al 31.12.2017

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

Imposte di competenza dell'esercizio

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

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

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

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 che trattasi in diminuzione del reddito imponibile del periodo, fino a concorrenza dell'ammontare del reddito stesso (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 € 58.066 sono stati già rimborsati dall'Agenzia Entrate nel corso dell'esercizio 2010.

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

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

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

La società, forte dei due gradi di giudizio favorevoli, valuta minimo il rischio di una eventuale soccombenza ma ritiene di fornire adeguata informativa in nota integrativa.

Imposte differite e anticipate

Nei seguenti prospetti sono analiticamente indicate:

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

A completamento dei dati elencati, si precisa che:

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

Inoltre, conformemente a quanto previsto dal Principio Contabile n. 25 emanato dall'OIC, è stato riportato il dettaglio della

riconciliazione tra l'onere fiscale risultante dal Bilancio e l'onere fiscale teorico.

<i>Aliquote</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>Oltre</i>
IRES	24%	24%	24%	24%	24%	24%
IRAP	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%

TABELLA DI SVILUPPO CALCOLI PER LA FISCALITA' DIFFERITA

<i>Descrizione</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>Totale</i>
<i>Differenze temporanee imponibili</i>						
Plusvalenze rateizzate	90.404	62.774	46.174	23.110		222.463
Totale diff. temp. imponibili	90.404	62.774	46.174	23.110		222.463
IRES differita	21.697	15.066	11.082	5.546		53.391
IRAP differita	0	0	0	0		0
<i>Imposte differite totali</i>	<i>21.697</i>	<i>15.066</i>	<i>11.082</i>	<i>5.546</i>		<i>53.391</i>
<i>Differenze temporanee deducibili</i>						
Compensi amministratori non pagati	17.400	0				17.400
Accant.fondo sval.crediti tassato	10.000	54.565				64.565
Accant.fondo rischi (cause legali)	30.000	87.092				117.092
Accant.fondo rischi (legali no Irap)	0	3.408				3.408
Accant.fondo rischi (franchigie ass.)	10.000	5.000				15.000
Svalutazione partecipazioni		36.699				36.699
Totale diff. temp. deducibili	67.400	186.764				254.164
IRES anticipata	16.176	44.823				60.999
IRAP anticipata	1.680	3.868				5.548
<i>Imposte anticipate totali</i>	<i>17.856</i>	<i>48.691</i>				<i>66.547</i>

IMPOSTE ANTICIPATE: TABELLA DI RAFFRONTO CON L'ESERCIZIO PRECEDENTE

<i>Descrizione</i>	<i>Esercizio 2017</i>		<i>Esercizio 2016</i>	
	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>
Imposte differite	222.463	53.391	209.718	50.332
Imposte anticipate	254.164	66.547	227.183	60.072
<i>Fiscalità anticipata netta</i>	<i>31.701</i>	<i>13.156</i>	<i>17.465</i>	<i>9.740</i>

Per l'esercizio 2017 è stato accreditato a conto economico l'importo pari alla differenza tra la fiscalità anticipata netta dell'esercizio e quella dell'esercizio precedente. Risulta quindi iscritto alla voce 20) del conto economico l'incremento netto della voce Crediti per imposte anticipate originatosi dalle variazioni temporanee in aumento del reddito imponibile dell'esercizio, al netto dell'effetto reversal delle variazioni temporanee degli esercizi precedenti e corrispondente a Euro 49.590.

Prospetto di riconciliazione IRES/IRAP

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

<i>IRES</i>	<i>IMPONIBILE</i>	<i>% IRES</i>
<i>Risultato prima delle imposte e IRES teorica</i>	3.657.513	877.803
<u><i>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</i></u>	-12.744	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	-92.439	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate	-92.439	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	79.695	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate	79.695	
<i>IRES differita</i>		-3.059
<u><i>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</i></u>	26.981	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	36.079	
Compensi amministratori non corrisposti	17.400	
Accantonamento a fondo rischi su crediti tassato	11.131	
Accantonamento a fondo rischi diversi	7.548	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	-9.098	
Utilizzo fondo rischi su crediti tassato	-1.550	
Utilizzo fondo rischi franchige assicurative e spese legali	-7.548	
<i>IRES anticipata</i>		<u>6.475</u>
<u><i>Differenze permanenti</i></u>	-714.611	-171.507
Ammortamenti non deducibili su autovetture e telefonia	18.374	
Costi indeducibili autovetture	11.269	
Costi indeducibili telefonia	8.637	
Imposta Comunale sugli Immobili - quota indeducibile	1.494	
Sopravvenienze passive indeducibili	17.432	
Quota SSN dei premi RC autoveicoli	21.608	
Altri costi non deducibili	20.919	
Spese di rappresentanza non inerenti	2.388	

Rimborsi sinistri e plusvalenze autovetture e telefonia	-2.338
Deduzione IRAP sul costo del personale	-24.743
Credito per accise iscritto a conto economico	-480.980
Deduzione per incremento patrimonio netto	-206.610
Quota pari al 95% dei dividendi	-102.061

TOTALE imponibile IRES e IRES effettiva	2.957.139	709.713
--	------------------	----------------

<i>IRAP</i>	<i>IMPONIBILE</i>	<i>% IRAP</i>
<i>Differenza tra componenti positivi e negativi IRAP</i>	13.090.557	
<u>Ricavi non rilevanti ai fini IRAP</u>	0	
Contributi a fronte di costi del personale non dedotti	0	
Sopravvenienze attive su costi del personale non dedotti	0	
Sopravvenienze attive da storno fondo rinnovo CCNL	0	
<u>Costi non rilevanti ai fini IRAP</u>	233.460	
Assicurazioni r.c. professionale, C.d.A., fideiussioni, altri servizi	41.326	
Compensi agli amministratori (e relativi contributi)	135.557	
Compensi per collaborazioni (e relativi contributi)	48.093	
Rimborsi spese amministratori	719	
Oneri finanziari compresi nel conto "spese bancarie"	5.897	
Imposta Municipale Unica	1.868	
<i>Base imponibile IRAP e imposta teorica</i>	13.324.017	559.609
<u>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</u>	0	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	0	
<i>Derivanti da esercizio precedente</i>	0	
<i>IRAP differita</i>		0
<u>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</u>	-7.548	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	0	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	-7.548	
Utilizzo fondo spese legali recupero crediti	-2.990	
Utilizzo fondo rischi franchigie assicurative e spese legali	-4.558	
<i>IRAP anticipata</i>		-317
<u>Differenze permanenti</u>	-9.655.572	-405.534
Spese di rappresentanza non inerenti	2.388	
Sopravvenienze passive non deducibili	17.432	
Altri costi non deducibili (non inerenti)	13.668	

Quota SSN premi assicurazione RC auto	21.608
Credito per accise iscritto a conto economico	-480.980
INAIL dell'esercizio	-83.112
Costi del personale deducibili relativi a disabili	-19.076
Altri costi del personale deducibili ai fini Irap	-179.513
Deduzione costo del personale a tempo indeterminato	-8.947.987

TOTALE imponibile IRAP e IRAP con aliquota ordinaria	3.660.897	153.758
---	------------------	----------------

Altre informazioni

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

Dati sull'occupazione

Nel seguente prospetto è indicato il numero medio dei dipendenti, ripartito per categoria e calcolato considerando la media giornaliera e con analisi dell'andamento nel triennio 2015/2017.

	<i>Anno 2017</i>	<i>Anno 2016</i>	<i>Anno 2015</i>
Numero dirigenti	0	0	0
Numero quadri	3	3	4
Numero impiegati	22	25	24
Numero operai	186	184	182
Totale	211	212	210

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

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	116.400	50.000
Anticipazioni	-	-
Crediti	-	-

	Amministratori	Sindaci
Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate	-	-

I compensi erogati al Collegio Sindacale, come indicato nella tabella sopra riportata, si riferiscono sia all'incarico per la revisione legale dei conti, fino alla data di nomina della società di revisione EY S.p.A. che ha effettuato la revisione legale del presente bilancio, che all'attività di verifica sulla corretta gestione della società.

Compensi al revisore legale o società di revisione

Nel corso dell'esercizio sono stati erogati, alla società di revisione EY S.p.A, incaricata di effettuare la revisione legale del bilancio al 31.12.2017, i seguenti compensi:

- per l'attività di revisione legale del bilancio, €7.000 in acconto per i servizi professionali resi fino alla data di chiusura dell'esercizio 2017.

Si evidenzia che i compensi totali da corrispondere alla società di revisione EY S.p.A. per la revisione legale del bilancio d'esercizio ammontano complessivamente a €17.500.

Categorie di azioni emesse dalla società

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

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

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

Si evidenzia che, alla data di redazione del presente bilancio, è in fase di conclusione il procedimento di trasferimento delle azioni possedute della Provincia di Gorizia ai Comuni della Provincia di Gorizia, sulla base della L.R. 20/2016 e della Delibera della Giunta Regionale n. 1696 del 08.09.2017.

Titoli emessi dalla società

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

Dettagli sugli altri strumenti finanziari emessi dalla società

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

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

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

	Importo
Garanzie prestate	2.962.708
di cui reali	-

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

- per €811.713 dalle fideiussioni prestate, tramite la Banca di Cividale S.p.a, a favore di diversi soggetti, tra i quali:
 - l'Agenzia delle Entrate, per € 255.632 a fronte del rimborso IVA richiesto per l'anno 2015;
 - l'Agenzia delle Entrate, per €492.262 a fronte del rimborso IVA richiesto per l'anno 2016;
 - il Comune di Monfalcone, per €47.709;
 - altri comuni della provincia, per €16.110 complessivi.
- per Euro 2.119.931 dalla fideiussione prestata tramite AfiCurci a favore della Amministrazione Provinciale di Gorizia a garanzia dell'eventuale risarcimento di danni subiti dalla Provincia di Gorizia quale Ente concedente il servizio di trasporto pubblico di interesse provinciale, in caso di inadempimento od inesatto adempimento del contratto. La fideiussione è stata prorogata a seguito dell'avvenuta proroga del contratto di servizio per il trasporto pubblico locale e scadrà il 31.12.2018;
- per Euro 31.064 dalle fideiussioni prestate tramite la Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia S.p.A., a favore della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Direzione Regionale della Viabilità e dei Trasporti, con validità fino a revoca.

Patrimoni destinati ad uno specifico affare

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

Finanziamenti destinati ad uno specifico affare

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

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

Ai fini di quanto disposto dalla normativa vigente, nel corso dell'esercizio 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 €115.292, dei quali €100.000 sono stati erogati nel corso dell'esercizio 2017 e hanno scadenza entro il 31.12.2018.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

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

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

Con riferimento al punto 22-quater dell'art. 2427 del codice civile, si segnala che 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., assegnando quindi a TPL FVG S.c. a r.l. in via definitiva il servizio di Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma in Friuli Venezia Giulia.

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

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

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

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

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

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

Informazioni richieste dalla legge in merito a startup e PMI innovative

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

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Signori Soci, alla luce di quanto sopra esposto, l'organo amministrativo Vi propone di destinare come segue l'utile d'esercizio, pari a €2.797.458:

- mediante accantonamento alla riserva straordinaria per Euro 297.458,00;
- mediante distribuzione agli azionisti per Euro 2.500.000,00 corrispondenti ad Euro 250,00 per ogni azione.

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

Considerazioni finali

Signori Soci, Vi confermiamo che il presente bilancio, composto da stato patrimoniale, conto economico, rendiconto finanziario e nota integrativa rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria della società, nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle scritture contabili. Vi invitiamo pertanto ad approvare il progetto di bilancio al 31/12/2017 unitamente con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio, così come predisposto dall'organo amministrativo.

Il Bilancio è vero e reale e corrisponde alle scritture contabili

Gorizia, 27/03/2018

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

SARA CUMAR

Allegati: Movimenti delle Immobilizzazioni

Movimenti delle Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>concessioni, licenze, marchi e diritti simili</i>							
	LICENZE D'USO (SOFTWARE APPLICATIVO)	16.933	16.933	17.840	-	10.723	24.050
Totale		16.933	16.933	17.840	-	10.723	24.050
<i>immobilizzazioni in corso e conti</i>							
	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO	3.680	3.680	-	-	-	3.680
Totale		3.680	3.680	-	-	-	3.680
<i>altre</i>							
	COSTI DI REALIZZ.SISTEMA OPER.AZIEN	2.191	2.191	-	-	2.191	-
	SPESE DI MANUT. INCR. SU BENI TERZI	11.732	11.732	2.155	-	2.107	11.780
	ALTRI ONERI PLURIENNALI	2.166	2.166	-	-	1.083	1.083
	SPESE MANUT.INCREM. BENI/TERZI URB.	1.077	1.077	7.465	-	1.960	6.582
Totale		17.166	17.166	9.620	-	7.341	19.445

Descrizione	Costo storico	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
concessioni, licenze, marchi e diritti simili	16.933	16.933	17.840	-	10.723	24.050
immobilizzazioni in corso e acconti	3.680	3.680	-	-	-	3.680
altre	17.166	17.166	9.620	-	7.341	19.445
Totale	37.779	37.779	27.460	-	18.064	47.175

L'incremento nei software in licenza d'uso si riferisce all'acquisto del software per la gestione del protocollo in formato e alla consulenza richiesta per l'avvio della nuova gestione del protocollo informatico, con migrazione dei dati dal software utilizzato in precedenza.

L'aumento delle spese incrementative su beni di terzi si riferisce all'implementazione della connessione Lan a Monfalcone e alla posa della fibra ottica con rinnovamento della rete dati negli uffici.

Movimenti delle Immobilizzazioni Materiali

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>terreni e fabbricati</i>								
	FABBRICATO INDUSTRIALE	3.628.302	-	3.628.302	-	-	-	3.628.302
	COSTRUZIONI LEGGERE EXTRAURB.	749.360	-	749.360	4.206	-	-	753.566
	FABBRICATO SEDE	2.214.412	-	2.214.412	-	-	-	2.214.412
	COSTRUZIONI LEGGERE URB	659.786	-	659.786	4.206	-	-	663.992
	F.DO AMMORTAM.FABBRICATO INDUSTRIALE	-	1.497.486-	1.497.486-	-	-	145.132	1.642.618-
	F.DO AMMORTAM. COSTRUZ. LEGGERE EXTR.	-	552.964-	552.964-	-	-	49.177	602.141-
	F.DO AMMORT.FABBRICATO SEDE	-	232.005-	232.005-	-	-	66.432	298.437-

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	F.DO AMMORTAM. COSTRUZ. LEGGERE URB	-	515.645-	515.645-	-	-	40.964	556.609-
	Arrotondamento							1-
Totale		7.251.860	2.798.100-	4.453.760	8.412	-	301.705	4.160.466
<i>impianti e macchinario</i>								
	MACCHINARI DESER. E IMPIANTI EXTR.	571.020	-	571.020	16.159	-	-	587.179
	IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA TPL EXT.	5.238	-	5.238	-	-	-	5.238
	IMPIANTO DI SICUREZZA TPL EXTR.	52.248	-	52.248	11.559	-	-	63.807
	MACCHINARI DESERC. E IMPIANTI URB.	91.344	-	91.344	2.162	-	-	93.506
	IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA TPL URB.	1.789	-	1.789	4.720	-	-	6.509
	F.DO AMMOR.MACCHINARI-IMPIANTI EXT.	-	506.965-	506.965-	-	-	15.425	522.390-
	F.DO AMMOR. ARIA CONDIZ. UFF. EXTR.	-	3.168-	3.168-	-	-	460	3.628-
	F.DO AMMOR. IMPIANTO DI SICUR. EXT.	-	33.364-	33.364-	-	-	8.673	42.037-
	F.DO AMMOR. IMPIANTI-MACCHINARI URB.	-	55.460-	55.460-	-	-	6.600	62.060-
	F.DO AMMOR. ARIA CONDIZ. UFF. URB.	-	985-	985-	-	-	794	1.779-
Totale		721.639	599.942-	121.697	34.600	-	31.952	124.345
<i>attrezzature industriali e commerciali</i>								
	ATTREZZ. E UTENSILI TPL EXTRAURB.	161.677	-	161.677	7.544	190	-	169.031
	ATTREZZATURE SPECIFICHE EXTRA	563.620	-	563.620	47.900	200	-	611.320
	ATTREZZ. E UTENSILI TPL URBANO	14.837	-	14.837	2.768	439	-	17.166
	ATTREZZATURE SPECIFICHE URBANO	403.817	-	403.817	-	-	-	403.817

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	ATTREZZATURE SPECIFICHE NOLEGGIO	5.596	-	5.596	-	-	-	5.596
	F.DO AMMOR. ATTREZZ.E UTENSILI EXT.	-	139.823-	139.823-	-	-	10.036	149.859-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.EXTRA	-	478.600-	478.600-	-	-	41.617	520.217-
	F.DO AMMOR. ATTREZZ. E UTENSILI URB.	-	13.787-	13.787-	-	439-	1.082	14.430-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.URBANO	-	399.744-	399.744-	-	-	2.813	402.557-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.NOLEGGIO	-	5.522-	5.522-	-	-	21	5.543-
Totale		1.149.547	1.037.476-	112.071	58.212	390	55.569	114.324
<i>altri beni</i>								
	MATERIALE ROTABILE TPL EXTRAURB.	16.904.368	-	16.904.368	1.392.300	1.232.510	-	17.064.158
	AUTOVEETTURE E MOTO TPL EXTRAURB.	117.794	-	117.794	26.694	30.872	-	113.616
	AUTOMEZZI - (FURGONI) TPL EXTRAURB.	113.376	-	113.376	-	-	-	113.376
	MATERIALE ROTABILE SERVIZIO NOL.	1.857.115	-	1.857.115	604	-	-	1.857.719
	MATERIALE ROTABILE TPL URBANO	7.984.994	-	7.984.994	-	-	-	7.984.994
	MOBILI E ARREDI TPL EXTRAURB.	235.623	-	235.623	1.588	8	-	237.203
	MOBILI E ARREDI TPL URBANO	20.769	-	20.769	-	-	-	20.769
	MACCHINE D'UFFICIO ELE TTR. TPL EXT.	359.010	-	359.010	11.246	3.266	-	366.990
	MACCHINE D'UFFICIO ELE TTR. TPL URB.	71.878	-	71.878	-	-	-	71.878
	F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE EXT.	-	11.766.623-	11.766.623-	-	1.232.510-	1.314.238	11.848.351-
	F.DO AMMOR. AUTOVEETTURE-MOTO EXTR.	-	79.102-	79.102-	-	30.872-	19.669	67.899-
	F.DO AMMOR. AUTOMEZZI(FURGONI) EXT.	-	90.828-	90.828-	-	-	10.240	101.068-

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE NOL.	-	1.674.665-	1.674.665-	-	-	107.026	1.781.691-
	F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE URB.	-	5.996.824-	5.996.824-	-	-	501.455	6.498.279-
	F.DO AMMOR. MOBILI E ARREDI EXTR.	-	180.903-	180.903-	-	5-	12.461	193.359-
	F.DO AMMOR. MACCHINE D'UFFICIO EXTR.	-	313.053-	313.053-	-	2.826-	20.744	330.971-
	F.DO AMMOR. MOBILI E ARREDI URBANO	-	20.769-	20.769-	-	-	-	20.769-
	F.DO AMMOR. MACCHINE D'UFFICIO URB.	-	67.073-	67.073-	-	-	1.922	68.995-
	Arrotondamento							1
Totale		27.664.927	20.189.840-	7.475.087	1.432.432	443	1.987.755	6.919.322
<i>immobilizzazioni in corso e acconti</i>								
	IMMOBILIZZ. IN CORSO E ACCONTI	56.857	-	56.857	631.378	24.017	-	664.218
Totale		56.857	-	56.857	631.378	24.017	-	664.218
Descrizione	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Arrotondamento	Consist. Finale
terreni e fabbricati	7.251.860	2.172.547-	4.453.759	8.412	-	301.705	-	4.160.466
impianti e macchinario	721.639	519.457-	121.696	34.600	-	31.952	1	124.345
attrezzature industriali e commerciali	1.149.547	933.184-	112.071	58.212	390	55.568	1-	114.324
altri beni	27.664.927	17.907.487-	7.475.086	1.432.433	443	1.987.755	1	6.919.322
immobilizzazioni in corso e acconti	56.857	-	56.857	631.378	24.017	-	-	664.218
Totale	36.844.830	21.532.675-	12.219.470	2.165.035	24.849	2.376.980	1	11.982.675

Movimenti delle Immobilizzazioni Finanziarie

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>imprese collegate</i>								
	PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE	25.047	-	25.047	-	-	-	25.047
Totale		25.047	-	25.047	-	-	-	25.047
<i>altre imprese</i>								
	PARTECIPAZIONI	1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
Totale		1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
<i>verso altri</i>								
	DEPOSITI CAUZIONALI	31.048	-	31.048	4.579	9.008	-	26.619
Totale		31.048	-	31.048	4.579	9.008	-	26.619
imprese collegate								
		25.047	-	25.047	-	-	-	25.047
altre imprese								
		1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
verso altri								
		31.048	-	31.048	4.579	9.008	-	26.619
Totale		2.000.798	-	2.000.798	4.579	9.008	-	1.996.369

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA

C.F. e numero iscrizione: 00505830315

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

Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato

Partita IVA: 00505830315

Variazioni di Bilancio

Bilancio Ordinario al 31/12/2017

Stato Patrimoniale Attivo

Descrizione Voce	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Diff.	Diff. %
B) Immobilizzazioni	14.026.219	14.258.046		
I - Immobilizzazioni immateriali	47.175	37.779	9.396	24,87
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	24.050	16.933	7.117	42,03
6) immobilizzazioni in corso e acconti	3.680	3.680		
7) altre	19.445	17.166	2.279	13,28
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>	<i>47.175</i>	<i>37.779</i>	<i>9.396</i>	<i>24,87</i>
II - Immobilizzazioni materiali	11.982.675	12.219.469	(236.794)	(1,94)
1) terreni e fabbricati	4.160.466	4.453.759	(293.293)	(6,59)
2) impianti e macchinario	124.345	121.696	2.649	2,18
3) attrezzature industriali e commerciali	114.324	112.071	2.253	2,01
4) altri beni	6.919.322	7.475.086	(555.764)	(7,43)
5) immobilizzazioni in corso e acconti	664.218	56.857	607.361	1.068,23
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>	<i>11.982.675</i>	<i>12.219.469</i>	<i>(236.794)</i>	<i>(1,94)</i>
III - Immobilizzazioni finanziarie	1.996.369	2.000.798	(4.429)	(0,22)
1) partecipazioni in	1.969.750	1.969.750		
b) imprese collegate	25.047	25.047		
d-bis) altre imprese	1.944.703	1.944.703		
<i>Totale partecipazioni</i>	<i>1.969.750</i>	<i>1.969.750</i>		

Descrizione Voce	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Diff.	Diff. %
2) crediti	26.619	31.048	(4.429)	(14,27)
d-bis) verso altri	26.619	31.048	(4.429)	(14,27)
esigibili oltre l'esercizio successivo	26.619	31.048	(4.429)	(14,27)
<i>Totale crediti</i>	<i>26.619</i>	<i>31.048</i>	<i>(4.429)</i>	<i>(14,27)</i>
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>	<i>1.996.369</i>	<i>2.000.798</i>	<i>(4.429)</i>	<i>(0,22)</i>
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>	<i>14.026.219</i>	<i>14.258.046</i>	<i>(231.827)</i>	<i>(1,63)</i>
C) Attivo circolante	30.942.361	29.484.037		
I - Rimanenze	307.473	361.050	(53.577)	(14,84)
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	307.473	361.050	(53.577)	(14,84)
<i>Totale rimanenze</i>	<i>307.473</i>	<i>361.050</i>	<i>(53.577)</i>	<i>(14,84)</i>
II - Crediti	5.550.308	6.497.907	(947.599)	(14,58)
1) verso clienti	2.323.319	2.193.856	129.463	5,90
esigibili entro l'esercizio successivo	2.323.319	2.193.856	129.463	5,90
3) verso imprese collegate	120.566	15.292	105.274	688,43
esigibili entro l'esercizio successivo	120.566	15.292	105.274	688,43
5-bis) crediti tributari	2.551.420	3.751.635	(1.200.215)	(31,99)
esigibili entro l'esercizio successivo	608.615	1.808.830	(1.200.215)	(66,35)
esigibili oltre l'esercizio successivo	1.942.805	1.942.805		
5-ter) imposte anticipate	13.156	9.740	3.416	35,07
5-quater) verso altri	541.847	527.384	14.463	2,74
esigibili entro l'esercizio successivo	541.847	527.384	14.463	2,74
<i>Totale crediti</i>	<i>5.550.308</i>	<i>6.497.907</i>	<i>(947.599)</i>	<i>(14,58)</i>
IV - Disponibilita' liquide	25.084.580	22.625.080	2.459.500	10,87
1) depositi bancari e postali	25.047.530	22.589.820	2.457.710	10,88
3) danaro e valori in cassa	37.050	35.260	1.790	5,08
<i>Totale disponibilita' liquide</i>	<i>25.084.580</i>	<i>22.625.080</i>	<i>2.459.500</i>	<i>10,87</i>
<i>Totale attivo circolante (C)</i>	<i>30.942.361</i>	<i>29.484.037</i>	<i>1.458.324</i>	<i>4,95</i>
D) Ratei e risconti	28.301	21.300	7.001	32,87
<i>Totale attivo</i>	<i>44.996.881</i>	<i>43.763.383</i>	<i>1.233.498</i>	<i>2,82</i>

Stato Patrimoniale Passivo

Descrizione Voce	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Diff.	Diff. %
A) Patrimonio netto	39.158.493	37.361.035	1.797.458	4,81
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	26.838.665	24.581.539	2.257.126	9,18
Riserva straordinaria	26.838.666	24.581.541	2.257.125	9,18
Varie altre riserve	(1)	(2)	1	(50,00)
<i>Totale altre riserve</i>	<i>26.838.665</i>	<i>24.581.539</i>	<i>2.257.126</i>	<i>9,18</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	2.797.458	3.257.126	(459.668)	(14,11)
Totale patrimonio netto	39.158.493	37.361.035	1.797.458	4,81
B) Fondi per rischi e oneri	525.252	525.252		
4) altri	525.252	525.252		
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>	<i>525.252</i>	<i>525.252</i>		
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.861.957	1.973.720	(111.763)	(5,66)
D) Debiti	2.809.821	3.232.635		
4) debiti verso banche	228.062	663.623	(435.561)	(65,63)
esigibili entro l'esercizio successivo	228.062	435.599	(207.537)	(47,64)
esigibili oltre l'esercizio successivo		228.024	(228.024)	(100,00)
7) debiti verso fornitori	903.984	1.034.056	(130.072)	(12,58)
esigibili entro l'esercizio successivo	903.984	1.034.056	(130.072)	(12,58)
10) debiti verso imprese collegate	14.000		14.000	
esigibili entro l'esercizio successivo	14.000		14.000	
12) debiti tributari	288.041	255.274	32.767	12,84
esigibili entro l'esercizio successivo	288.041	255.274	32.767	12,84
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	428.620	396.821	31.799	8,01
esigibili entro l'esercizio successivo	428.620	396.821	31.799	8,01
14) altri debiti	947.114	882.861	64.253	7,28
esigibili entro l'esercizio successivo	947.114	882.861	64.253	7,28
<i>Totale debiti</i>	<i>2.809.821</i>	<i>3.232.635</i>	<i>(422.814)</i>	<i>(13,08)</i>
E) Ratei e risconti	641.358	670.741	(29.383)	(4,38)
<i>Totale passivo</i>	<i>44.996.881</i>	<i>43.763.383</i>	<i>1.233.498</i>	<i>2,82</i>

Conto Economico

Descrizione Voce	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Diff.	Diff. %
A) Valore della produzione	21.475.668	21.514.405		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	20.540.278	20.199.336	340.942	1,69
5) altri ricavi e proventi	935.390	1.315.069	(379.679)	(28,87)
contributi in conto esercizio	23.589	364.245	(340.656)	(93,52)
altri	911.801	950.824	(39.023)	(4,10)
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>	<i>935.390</i>	<i>1.315.069</i>	<i>(379.679)</i>	<i>(28,87)</i>
<i>Totale valore della produzione</i>	<i>21.475.668</i>	<i>21.514.405</i>	<i>(38.737)</i>	<i>(0,18)</i>
B) Costi della produzione	18.094.949	17.493.194		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2.979.241	2.793.290	185.951	6,66
7) per servizi	2.177.507	1.791.974	385.533	21,51
8) per godimento di beni di terzi	532.163	485.586	46.577	9,59
9) per il personale	9.690.444	9.606.699	83.745	0,87
a) salari e stipendi	6.973.958	6.817.270	156.688	2,30
b) oneri sociali	1.928.517	1.914.586	13.931	0,73
c) trattamento di fine rapporto	560.412	532.889	27.523	5,16
e) altri costi	227.557	341.954	(114.397)	(33,45)
<i>Totale costi per il personale</i>	<i>9.690.444</i>	<i>9.606.699</i>	<i>83.745</i>	<i>0,87</i>
10) ammortamenti e svalutazioni	2.406.888	2.482.474	(75.586)	(3,04)
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	18.064	61.115	(43.051)	(70,44)
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.376.980	2.419.359	(42.379)	(1,75)
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide	11.844	2.000	9.844	492,20
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>	<i>2.406.888</i>	<i>2.482.474</i>	<i>(75.586)</i>	<i>(3,04)</i>
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	53.577	57.908	(4.331)	(7,48)
12) accantonamenti per rischi	7.548	6.275	1.273	20,29
14) oneri diversi di gestione	247.581	268.988	(21.407)	(7,96)
<i>Totale costi della produzione</i>	<i>18.094.949</i>	<i>17.493.194</i>	<i>601.755</i>	<i>3,44</i>
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	3.380.719	4.021.211	(640.492)	(15,93)
C) Proventi e oneri finanziari	276.794	319.161		
15) proventi da partecipazioni	107.433	98.480	8.953	9,09
altri	107.433	98.480	8.953	9,09
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>	<i>107.433</i>	<i>98.480</i>	<i>8.953</i>	<i>9,09</i>
16) altri proventi finanziari	191.576	259.580	(68.004)	(26,20)

Descrizione Voce	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Diff.	Diff. %
d) proventi diversi dai precedenti	191.576	259.580	(68.004)	(26,20)
altri	191.576	259.580	(68.004)	(26,20)
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>	<i>191.576</i>	<i>259.580</i>	<i>(68.004)</i>	<i>(26,20)</i>
<i>Totale altri proventi finanziari</i>	<i>191.576</i>	<i>259.580</i>	<i>(68.004)</i>	<i>(26,20)</i>
17) interessi ed altri oneri finanziari	22.215	38.899	(16.684)	(42,89)
altri	22.215	38.899	(16.684)	(42,89)
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>	<i>22.215</i>	<i>38.899</i>	<i>(16.684)</i>	<i>(42,89)</i>
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>	<i>276.794</i>	<i>319.161</i>	<i>(42.367)</i>	<i>(13,27)</i>
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)	3.657.513	4.340.372	(682.859)	(15,73)
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	860.055	1.083.246		
imposte correnti	863.471	1.033.656	(170.185)	(16,46)
imposte differite e anticipate	(3.416)	49.590	(53.006)	(106,89)
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>	<i>860.055</i>	<i>1.083.246</i>	<i>(223.191)</i>	<i>(20,60)</i>
21) Utile (perdita) dell'esercizio	2.797.458	3.257.126	(459.668)	(14,11)

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

Iscritta al Registro Imprese di GORIZIA

C.F. e numero iscrizione: 00505830315

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

Capitale Sociale sottoscritto € 5.164.600,00 Interamente versato

Partita IVA: 00505830315

Indici di Bilancio

Bilancio Ordinario al 31/12/2017

Indici e margini di redditività

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
ROE			
= 23) Utile (perdita) dell'esercizio / A) Patrimonio netto	7,14 %	8,72 %	(18,12) %
L'indice misura la redditività del capitale proprio investito nell'impresa			
ROI			
= [A) Valore della produzione @ - A.5) Altri ricavi e proventi @ - B) Costi della produzione @ + B.14) Oneri diversi di gestione @] / TOT. ATTIVO	5,98 %	6,80 %	(12,06) %
L'indice misura la redditività e l'efficienza del capitale investito rispetto all'operatività aziendale caratteristica			
ROS			
= [A) Valore della produzione @ - B) Costi della produzione @] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @	16,46%	19,91 %	(17,33) %
L'indice misura la capacità reddituale dell'impresa di generare profitti dalle vendite ovvero il reddito operativo realizzato per ogni unità di ricavo			
ROA			
= [A) Valore della produzione @ - B) Costi della produzione @] / TOT. ATTIVO	7,51%	9,19 %	(18,28) %
L'indice misura la redditività del capitale investito con riferimento al risultato ante gestione finanziaria			
MOL SU RICAVI			

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
= [A) Valore della produzione @ - A.5) Altri ricavi e proventi @ - B) Costi della produzione @ + B.10) Ammortamenti e svalutazioni @ + B.14) Oneri diversi di gestione @] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @	24,83 %	27,02 %	(8,11) %

L'indice misura il margine operativo lordo per ogni unità di ricavo

Redditività della produzione

= [A) Valore della produzione @ - B) Costi della produzione @] / [(TOT. ATTIVO - B.III) Immobilizzazioni finanziarie + TOT. ATTIVO dell'esercizio di confronto - B.III) Immobilizzazioni finanziarie dell'esercizio di confronto) / 2]	7,98%	9,78 %	(18,40) %
--	-------	--------	-----------

Esprime la redditività del capitale investito nell'attività produttiva ordinaria caratteristica e extracaratteristica. E' necessario considerare a denominatore il capitale mediamente investito nell'attività produttiva, cioè la semisomma dell'ammontare all'inizio e alla fine dell'esercizio del capitale investito al netto delle immobilizzazioni finanziarie

Onerosità media dei finanziamenti

= [C.17) Interessi ed altri oneri finanziari @] / [(D) Debiti + D) Debiti dell'esercizio di confronto) / 2]	(0,74) %	(1,15) %	(35,65) %
---	----------	----------	-----------

Esprime l'onerosità media del capitale di debito. Il costo per interessi e' un valore che si forma progressivamente nell'arco dell'esercizio, al fine di comparare grandezze omogenee, e' necessario considerare a denominatore il capitale di debito mediamente presente nell'impresa. Tale valor medio e' la semisomma dell'ammontare dei debiti all'inizio e alla fine dell'esercizio.

M.O.L. (Margine operativo lordo)

= [A) Valore della produzione @ - A.5) Altri ricavi e proventi @ - B) Costi della produzione @ + B.10) Ammortamenti e svalutazioni @ + B.14) Oneri diversi di gestione @]	5.099.798,00	5.457.604,00	(6,56) %
---	--------------	--------------	----------

Il margine evidenzia se l'impresa realizza un'eccedenza di risultati dalla sola gestione ordinaria

E.B.I.T. Normalizzato

= [A) Valore della produzione @ - B) Costi della produzione @ + C.15) Proventi da partecipazioni @ + C.16) Altri proventi finanziari @ + C.17a) Utili e perdite su cambi @ + D) Rettifiche di valore di attività finanziarie @]	3.695.189,00	4.379.271,00	(15,62)%
---	--------------	--------------	----------

E' il margine reddituale che misura il risultato d'esercizio senza tener conto delle componenti straordinarie e degli oneri finanziari. Include il risultato dell'area accessoria e dell'area finanziaria, al netto degli oneri finanziari.

E.B.I.T. Integrale

= [A) Valore della produzione - B) Costi della produzione + C.15) Proventi da partecipazioni + C.16) Altri proventi finanziari + C.17a) Utili e perdite su cambi + D) Rettifiche di valore di attività finanziarie + E) Proventi e oneri straordinari]	3.679.728,00	4.379.271,00	(15,97) %
--	--------------	--------------	-----------

E' il margine reddituale che misura il risultato d'esercizio tenendo conto del risultato dell'area accessoria, dell'area finanziaria (con esclusione degli oneri finanziari) e dell'area straordinaria.

@ = quota ordinaria (per le sole voci di Conto economico degli schemi XS01)

Indici di rotazione

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Rotazione del capitale investito			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @ / TOT. ATTIVO	45,65 %	46,16 %	(1,10) %
L'indice misura il ricavo medio per unità di investimento			
Rotazione del circolante			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @ / C) Attivo circolante	66,38 %	68,51 %	(3,11) %
L'indice misura il ricavo medio per unità di capitale circolante cioè l'efficacia con cui l'impresa utilizza il capitale circolante per generare ricavi (in pratica quante volte il circolante è tramutato in ricavi di vendita)			
Rotazione del magazzino			
= A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @ / C.I) Rimanenze	6.680 %	5.595 %	19,39 %
L'indice misura la capacità del magazzino di rinnovarsi per produrre nuovi ricavi			
Rotazione giacenza media di magazzino			
= [A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @] / [C.I) Rimanenze + C.I) Rimanenze - (A.2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e finiti @ + A.3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione @ - B.11) Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci @] / 2	61,45	51,79	18,65 %
Indica quante volte nel corso dell'esercizio il magazzino ritorna in forma liquida attraverso le vendite. Per una migliore analisi è opportuno considerare la giacenza media del magazzino nel corso dell'esercizio, assumendola nel valore della semisomma delle rimanenze iniziali e delle rimanenze finali. Tanto più questo indice è elevato tanto migliore è il dimensionamento medio del magazzino realizzato dall'impresa.			
Rotazione dei crediti commerciali			
= [A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @] / [(C.II.1) Crediti verso clienti + C.II.1) Crediti verso clienti dell'esercizio di confronto) / 2]	9,09	8,77	3,65 %
Indica la capacità dell'impresa di realizzare tempestivamente i propri crediti commerciali. Tanto più questo indice è elevato, tanto maggiore è la capacità dell'impresa di incassare i propri crediti commerciali.			

@ = quota ordinaria (per le sole voci di Conto economico degli schemi XS01)

Indici patrimoniali e finanziari

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Copertura delle immobilizzazioni			
= A) Patrimonio netto / B) Immobilizzazioni	279,18 %	262,03 %	6,55 %
L'indice viene utilizzato per valutare l'equilibrio fra capitale proprio e investimenti fissi dell'impresa			
Banche su circolante			
= D.4) Debiti verso banche / C) Attivo circolante	0,74 %	2,25 %	(67,11) %
L'indice misura il grado di copertura del capitale circolante attraverso l'utilizzo di fonti di finanziamento bancario			
Banche a breve su circolante			
= D.4.1) Debiti verso banche esigibili entro l'esercizio successivo / C) Attivo circolante	0,74 %	1,48 %	(50,00) %
L'indice determina, in percentuale, quanto le banche stiano finanziando sul breve le attività correnti dell'azienda			
Rapporto di indebitamento			
= [TOT.PASSIVO - A) Patrimonio netto] / TOT. ATTIVO	12,98 %	14,63 %	(11,28) %
L'indice esprime il rapporto fra il capitale di terzi e il totale dell'attivo patrimoniale			
Mezzi propri su capitale investito			
= A) Patrimonio netto / TOT. ATTIVO	87,02 %	85,37 %	1,93 %
L'indice misura il grado di patrimonializzazione dell'impresa e conseguentemente la sua indipendenza finanziaria da finanziamenti di terzi			
Oneri finanziari su fatturato			
= C.17) Interessi e altri oneri finanziari @ / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @	0,11 %	0,19 %	(42,11) %
L'indice esprime il rapporto tra gli oneri finanziari ed il fatturato dell'azienda			
Oneri finanziari su MOL			
= C.17) Interessi ed altri oneri finanziari @ / [A) Valore della produzione @ - A.5) Altri ricavi e proventi @ - B) Costi della produzione @ + B.10) Ammortamenti e svalutazioni @ + B.14) Oneri diversi di gestione @]	0,44 %	0,71 %	(38,03) %
L'indice misura l'equilibrio finanziario di medio e lungo periodo			
Quoziente di indebitamento finanziario			
= [D.1) Debiti per obbligazioni + D.2) Debiti per obbligazioni convertibili + D.3) Debiti verso soci per finanziamenti + D.4) Debiti verso banche + D.5) Debiti verso altri finanziatori + D.8) Debiti rappresentati da titoli di credito + D.9) Debiti verso imprese controllate + D.10) Debiti verso imprese collegate + D.11) Debiti verso imprese controllanti] / A) Patrimonio Netto	0,01	0,02	(50,00) %
L'indice misura il rapporto tra il ricorso al capitale finanziamento (capitale di terzi, ottenuto a titolo oneroso e soggetto a restituzione) e il ricorso ai mezzi propri dell'azienda			
@ = quota ordinaria (per le sole voci di Conto economico degli schemi XS01)			

Indici di produttività

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Valore aggiunto su fatturato			
= [A) Valore delle produzioni @ - B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci @ - B.7) Costi per servizi @ - B.8) Costi per godimento di beni di terzi @ - B.11) Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci @] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @	76,59 %	81,12 %	(5,58) %
L'indice misura la capacità del processo produttivo di creare valore aggiunto			
Costo del lavoro su fatturato			
= B.9) Costi per il personale @ / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @	47,18 %	47,56 %	(0,80) %
L'indice rappresenta la capacità dell'azienda di coprire i costi delle risorse umane con le vendite.			
@ = quota ordinaria (per le sole voci di Conto economico degli schemi XS01)			

Indici di liquidità

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Rapporto corrente			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti(\$\$) + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti(\$\$) + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / [D) Debiti(\$\$\$) + E) Ratei e risconti]	898,16 %	749,66 %	19,81 %
L'indice misura la capacità dell'azienda di far fronte ai debiti correnti con i crediti correnti intesi in senso lato (includendo quindi il magazzino)			
Indice di tesoreria primario			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti(\$\$) + C.II) Crediti(\$\$) + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / [D) Debiti(\$\$\$) + E) Ratei e risconti]	889,26 %	739,84 %	20,20 %
L'indice misura la capacità dell'azienda di far fronte ai debiti correnti con le liquidità rappresentate da risorse monetarie liquide o da crediti a breve termine			
Giorni di credito ai clienti			
= [C.II.1) Crediti verso clienti / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @]*360	40,72	39,10	4,14 %
L'indice misura la durata media delle dilazioni nei pagamenti concesse ai clienti			
Giorni di credito dai fornitori			
= [D.7) Debiti verso fornitori / (B.6) Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci @ + B.7) Costi per servizi @ + B.8) Costi per godimento di beni di terzi @)]*360	57,21	73,41	(22,07) %
L'indice misura la durata media delle dilazioni dei pagamenti concesse all'impresa dai fornitori			
Giorni di scorta			

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
= [C.I) Rimanenze / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @]*360	5,39	6,43	(16,17) %

L'indice misura i giorni necessari affinché l'investimento in scorte ritorni per l'impresa disponibile in forma liquida

Tasso di intensità dell'attivo circolante

= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti(§) + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti(§§) + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / A.1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni @	151,1 %	136,40 %	10,78 %
--	---------	----------	---------

L'indice misura la capacità degli investimenti correnti a produrre reddito

(§) B.III.2) Crediti = B.III.2.a.#) Crediti verso imprese controllate + B.III.2.b.#) Crediti verso imprese collegate + B.III.2.c.#) Crediti verso controllanti + B.III.2.d.#) Crediti verso altri

(§§) C.II) Crediti = C.II.1.#) Crediti verso clienti + C.II.2.#) Crediti verso imprese controllate + C.II.3.#) Crediti verso imprese collegate + C.II.4.#) Crediti verso controllanti + C.II.4-bis.#) Crediti tributari + C.II.4-ter.#) Imposte anticipate + C.II.5.#) Crediti verso altri

(§§§) D) Debiti = D.1.#) Debiti per obbligazioni + D.2.#) Debiti per obbligazioni convertibili + D.3.#) Debiti verso soci per finanziamenti + D.4.#) Debiti verso banche + D.5.#) Debiti verso altri finanziatori + D.6.#) Acconti + D.7.#) Debiti verso fornitori + D.8.#) Debiti rappresentati da titoli di credito + D.9.#) Debiti verso imprese controllate + D.10.#) Debiti verso imprese collegate + D.11.#) Debiti verso controllanti + D.12.#) Debiti tributari + D.13.#) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale + D.14.#) Debiti verso altri

= quota esigibile entro l'esercizio successivo

@ = quota ordinaria (per le sole voci di Conto economico degli schemi XS01)

Composizione impieghi

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Immobilizzazioni su totale impieghi			
= [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #] / TOT. ATTIVO	31,11 %	32,58 %	(4,51) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni e quindi la "rigidità" degli investimenti effettuati.			
Immobilizzazioni immateriali su totale impieghi			
= [B.I) Immobilizzazioni immateriali] / TOT. ATTIVO	0,10 %	0,09 %	11,11 %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni immateriali su totale immobilizzazioni			
= [B.I) Immobilizzazioni immateriali] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	0,34 %	0,26 %	30,77 %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni immateriali			
Immobilizzazioni materiali su totale impieghi			
= [B.II) Immobilizzazioni materiali] / TOT. ATTIVO	26,63 %	27,92 %	(4,62) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni materiali			

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Immobilizzazioni materiali su totale immobilizzazioni			
= [B.II) Immobilizzazioni materiali] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	85,59 %	85,89 %	(0,35) %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni materiali			
Immobilizzazioni finanziarie su totale impieghi			
= [B.III.1) Partecipazioni + B.III.2) Crediti ## + B.III.3) Altri titoli + B.III.4) Azioni proprie] / TOT. ATTIVO	4,44 %	4,57 %	(2,84) %
Esprime la quota di attivo rappresentata da immobilizzazioni finanziarie			
Immobilizzazioni finanziarie su totale immobilizzazioni			
= [B.III.1) Partecipazioni + B.III.2) Crediti ## + B.III.3) Altri titoli + B.III.4) Azioni proprie] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	14,26 %	14,03 %	1,64 %
Esprime la quota di immobilizzazioni rappresentata da immobilizzazioni finanziarie			
Capitale circolante lordo			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	29.014.701,00	27.552.792,00	5,31 %
Esprime, in valore assoluto, il totale delle attività che non costituiscono immobilizzazioni ovvero la somma del magazzino, delle liquidità immediate e differite			
Capitale circolante lordo su totale impieghi			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] / TOT. ATTIVO	64,48 %	62,66 %	2,90 %
Esprime la quota delle attività che non costituiscono immobilizzazioni			
Liquidità differite			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + D) Ratei e risconti]	3.622.648,00	4.566.662,00	(20,67) %
Esprime, in valore assoluto, il totale delle liquidità che non sono immediatamente disponibili, ma che verranno convertite in numerario entro l'esercizio successivo			
Liquidità differite su totale impieghi			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + D) Ratei e risconti] / TOT. ATTIVO	8,05 %	10,39 %	(22,52) %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da liquidità differite			
Liquidità differite su capitale circolante lordo			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + D) Ratei e risconti] / [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	12,49 %	16,57 %	(24,62) %
Esprime la quota del Capitale Circolante Lordo costituito da liquidità differite.			
Liquidità immediate su totale impieghi			
= [C.IV) Disponibilità liquide] / TOT. ATTIVO	55,75 %	51,45 %	8,36 %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da liquidità immediate			

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Liquidità immediate su capitale circolante lordo			
= C.IV) Disponibilità liquide / [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	86,45 %	82,12 %	5,27 %
Esprime la quota del Capitale Circolante Lordo costituito da liquidità immediate			
Magazzino su totale impieghi			
= [C.I) Rimanenze] / TOT. ATTIVO	0,68 %	0,82 %	(17,07) %
Esprime la quota delle attività che sono costituite da Magazzino			
Magazzino su capitale circolante lordo			
= C.I) Rimanenze / [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti]	1,06 %	1,31 %	(19,08) %
Esprime la quota del Capitale Circolante Lordo costituito da Magazzino			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Composizione fonti

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Passività consolidate			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##]	2.387.209,00	2.726.996,00	(12,46) %
Esprime, in valore assoluto, il totale del Capitale di debito con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività consolidate su totale fonti			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] / TOT. PASSIVO	5,31 %	6,67 %	(20,39) %
Esprime la quota delle fonti costituita da Capitale di debito con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività consolidate su totale debiti			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] / [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti]	40,89 %	42,59 %	(3,99) %
Esprime la quota dei debiti costituita da debiti con esigibilità superiore all'esercizio successivo			
Passività correnti			
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	3.451.179,00	3.675.352,00	(6,10) %
Esprime, in valore assoluto, il totale del Capitale di debito esigibile nell'esercizio successivo			
Passività correnti su totale fonti			

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti] / TOT. PASSIVO	7,67 %	8,40 %	(8,69) %
Esprime la quota delle fonti costituita da Capitale di debito con esigibilità entro l'esercizio successivo			
Passività correnti su totale debiti			
= [D) Debiti # + E) Ratei e risconti] / [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti]	59,11 %	57,41 %	2,96 %
Esprime la quota dei debiti costituita da debiti esigibili nell'esercizio successivo			
Indice di indebitamento			
= [B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti + E) Ratei e risconti] / [A) Patrimonio netto]	0,15	0,18	(16,67) %
Rappresenta il rapporto fra Capitale di terzi e Capitale proprio. Esso segnala la solidità finanziaria dell'impresa e il suo grado di indipendenza rispetto ai terzi finanziatori. Quanto è minore questo indicatore tanto più è elevata la solidità finanziaria dell'azienda.			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Indici e margini di struttura

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Capitale circolante netto			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.I) Rimanenze + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] - [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	25.563.522,00	23.877.440,00	7,06 %
E' costituito dalla differenza fra il Capitale circolante lordo e le passività correnti. Esprime in valore assoluto la capacità dell'impresa di fronteggiare gli impegni a breve con le disponibilità esistenti			
Margine di struttura primario			
= [A) Patrimonio Netto - (B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #] e	25.132.274	23.102.989	8,78 %
E' costituito dalla differenza tra il Capitale Netto e le Immobilizzazioni nette. Esprime, in valore assoluto, la capacità dell'impresa di coprire con mezzi propri gli investimenti in immobilizzazioni.			
Indice di copertura primario			
= [A) Patrimonio Netto] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	2,79	2,58	8,14 %
E' costituito dal rapporto fra il Capitale Netto e le immobilizzazioni nette. Esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con mezzi propri.			
Margine di struttura secondario			
= [A) Patrimonio Netto + B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] - [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	27.519.483	25.829.985	6,54 %
E' costituito dalla differenza fra il Capitale Consolidato (Capitale Netto più Debiti a lungo termine) e le immobilizzazioni. Esprime, in valore assoluto, la capacità dell'impresa di coprire			

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
con fonti consolidate gli investimenti in immobilizzazioni.			
Indice di copertura secondario			
= [A) Patrimonio Netto + B) Fondi per rischi e oneri + C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato + D) Debiti ##] / [B) Immobilizzazioni - B.III.2) Crediti #]	2,96	2,79	6,09 %
E' costituito dal rapporto fra il Capitale Consolidato e le immobilizzazioni nette. Esprime, in valore relativo, la quota di immobilizzazioni coperta con fonti consolidate.			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Indici e margini di tesoreria

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Margine di tesoreria primario			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C.II) Crediti # + C.III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni + C.IV) Disponibilità liquide + D) Ratei e risconti] - [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	25.256.049	23.516.390	7,40 %
E' costituito dalla differenza in valore assoluto fra liquidità immediate e differite e le passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie liquidità			
Margine di tesoreria secondario			
= [C.IV) Disponibilità liquide - (D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	21.633.401	18.949.728	14,16 %
E' costituito dalla differenza in valore assoluto fra le liquidità immediate e le passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie risorse liquide immediatamente disponibili			
Indice di disponibilità			
= [A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti + B.III.2) Crediti # + C) Attivo circolante - C.II) Crediti ## + D) Ratei e risconti] / [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	831,8 %	749,66 %	10,96 %
E' costituito dal rapporto, espresso in valore percentuale, fra le liquidità (immediate e differite) e passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie risorse non immobilizzate			
Indice di liquidità			
= [C.IV) Disponibilità liquide] / [D) Debiti # + E) Ratei e risconti]	7,27	6,16	18,02 %
E' costituito dal rapporto, espresso in valore percentuale, fra le liquidità immediate e le passività correnti. Esprime la capacità dell'impresa di far fronte agli impegni correnti con le proprie risorse liquide immediatamente disponibili. L'espressione del dato in valore percentuale consente, in modo più significativo rispetto al margine di tesoreria secondario, il confronto fra più esercizi.			
# = quota esigibile entro l'esercizio successivo			
## = quota esigibile oltre l'esercizio successivo			

Indici di incidenza dei costi

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione %
Costo del lavoro su costi			
= B.9) Costi per il personale @ / B) Costi della produzione @	50,75 %	54,92 %	(7,59) %

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

@ = quota ordinaria (per le sole voci di Conto economico degli schemi XS01)

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 31/12/2017

Signori Soci, nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2017; nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, Vi forniamo le notizie attinenti la situazione della Vostra società e le informazioni sull'andamento della gestione. La presente relazione, redatta con valori espressi in unità di Euro, viene presentata a corredo del Bilancio d'esercizio al fine di fornire informazioni reddituali, patrimoniali, finanziarie e gestionali della società corredate, ove possibile, di elementi storici e valutazioni prospettiche.

A tal fine vengono allegati alla presente relazione i prospetti relativi alle variazioni ed agli indici di bilancio, redatti dall'Organo Amministrativo.

Informativa sulla società

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

Fatti di particolare rilievo

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

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

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

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

Dopo i ricorsi che si sono susseguiti in fase di gara, in data 08 marzo 2018 la vertenza legale è giunta a conclusione con l'aggiudicazione definitiva della gara per all'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale da parte della società consortile TPL FVG S.c.a r.l.

Si evidenzia peraltro che è si è concluso il procedimento di trasferimento delle azioni possedute dalla Provincia di Gorizia ai Comuni della Provincia di Gorizia, sulla base della L.R. 20/2016 e della Delibera della Giunta Regionale n. 1696 del 08.09.2017. Per effetto di tale trasferimento i Comuni della Provincia di Gorizia diventano a tutti gli effetti soci della società a decorrere dall'esercizio 2018. .

Approvazione del bilancio d'esercizio

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

Attività di direzione e coordinamento

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

Situazione patrimoniale e finanziaria

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

Stato Patrimoniale Attivo

Voce	Esercizio 2017	%	Esercizio 2016	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
CAPITALE CIRCOLANTE	29.014.701	64,48 %	27.552.792	62,96 %	1.461.909	5,31 %
Liquidità immediate	25.084.580	55,75 %	22.625.080	51,70 %	2.459.500	10,87 %
Disponibilità liquide	25.084.580	55,75 %	22.625.080	51,70 %	2.459.500	10,87 %
Liquidità differite	3.622.648	8,05 %	4.566.662	10,43 %	(944.014)	(20,67) %
Crediti dell'Attivo Circolante a breve termine	3.594.347	7,99 %	4.545.362	10,39 %	(951.015)	(20,92) %

Voce	Esercizio 2017	%	Esercizio 2016	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
Ratei e risconti attivi	28.301	0,06 %	21.300	0,05 %	7.001	32,87 %
Rimanenze	307.473	0,68 %	361.050	0,83 %	(53.577)	(14,84) %
IMMOBILIZZAZIONI	15.982.180	35,52 %	16.210.591	37,04 %	(228.411)	(1,41) %
Immobilizzazioni immateriali	47.175	0,10 %	37.779	0,09 %	9.396	24,87 %
Immobilizzazioni materiali	11.982.675	26,63 %	12.219.469	27,92 %	(236.794)	(1,94) %
Immobilizzazioni finanziarie	1.996.369	4,44 %	2.000.798	4,57 %	(4.429)	(0,22) %
Crediti dell'Attivo Circolante a m/l termine	1.955.961	4,35 %	1.952.545	4,46 %	3.416	0,17 %
TOTALE IMPIEGHI	44.996.881	100,00 %	43.763.383	100,00 %	1.233.498	2,82 %

Stato Patrimoniale Passivo

Voce	Esercizio 2017	%	Esercizio 2016	%	Variaz. assolute	Variaz. %
CAPITALE DI TERZI	5.838.388	12,98 %	6.402.348	14,63 %	(563.960)	(8,81) %
Passività correnti	3.451.179	7,67 %	3.675.352	8,40 %	(224.173)	(6,10) %
Debiti a breve termine	2.809.821	6,24 %	3.004.611	6,87 %	(194.790)	(6,48) %
Ratei e risconti passivi	641.358	1,43 %	670.741	1,53 %	(29.383)	(4,38) %
Passività non correnti	2.387.209	5,31 %	2.726.996	6,23 %	(339.787)	(12,46) %
Debiti a m/l termine	0	0,00 %	228.024	0,52 %	(228.024)	(100,00) %
Fondi per rischi e oneri	525.252	1,17 %	525.252	1,20 %	0	0,00 %
TFR	1.861.957	4,14 %	1.973.720	4,51 %	(111.763)	(5,66) %
CAPITALE PROPRIO	39.158.493	87,02 %	37.361.035	85,37 %	1.797.458	4,81 %
Capitale sociale	5.164.600	11,48 %	5.164.600	11,80 %		
Riserve	31.196.435	69,33 %	28.939.309	66,13 %	2.257.126	7,80 %
Utile (perdita) dell'esercizio	2.797.458	6,22 %	3.257.126	7,44 %	(459.668)	(14,11) %
TOTALE FONTI	44.996.881	100,00 %	43.763.383	100,00 %	1.233.498	2,82 %

Alla data di chiusura dell'esercizio il Capitale Circolante Netto, calcolato quale differenza tra il Capitale Circolante Lordo ed i Debiti esigibili entro l'esercizio successivo, esprime in valore assoluto la capacità dell'impresa a fronteggiare gli impegni a breve termine con le disponibilità esistenti, ammontava a complessivi € 25.563.522, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € 23.877.440.

Sempre alla data di chiusura dell'esercizio il Margine di Tesoreria primario, calcolato quale differenza tra il Capitale Circolante Lordo al netto delle Rimanenze, da una parte, ed i Debiti esigibili entro l'esercizio successivo, dall'altra parte, esprime la capacità dell'impresa a far fronte agli impegni correnti con le proprie liquidità, ammontava a complessivi € 25.256.049, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a € 23.516.390.

Gli equilibri finanziari di bilancio alla data di chiusura dell'esercizio 2017 permangono quindi ampiamente positivi, registrando un miglioramento rispetto all'esercizio 2016, quantificabile in +7,06 punti percentuali per il Capitale Circolante Netto e in +7,40 punti percentuali per il Margine di Tesoreria primario. Tale aumento è da ricondurre principalmente all'incremento registrato nelle disponibilità liquide, che variano da € 22.625.080 a € 25.084.580.

I crediti a breve termine registrano invece una riduzione pari a 20,92 punti percentuali, passando da € 4.545.362 a € 3.594.347,00, soprattutto per effetto del decremento dei crediti tributari e i debiti a breve termine registrano una riduzione pari a 6,5 punti percentuali, passando da € 3.004.611 a € 2.809.821.

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

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

Complessivamente, tenuto conto delle altre variazioni di modesta entità che si registrano nelle varie voci dell'attivo, la variazione positiva netta dell'attivo circolante, rispetto all'esercizio precedente, è pari a € 1.461.909 (€ 29.014.701 per il 2017, contro € 27.552.792 per il 2016).

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che, a fronte di un incremento del patrimonio netto, pari ad € 1.797.458, le passività non correnti, date dai debiti a medio e lungo termine e dai fondi del passivo, sono diminuite di € 339.787, determinando un incremento netto delle fonti di finanziamento a medio e lungo termine pari a € 1.457.671.

In particolare, l'importo dei debiti a medio termine che risultava pari a € 228.024 alla chiusura dell'esercizio 2016, risulta pari a zero alla fine dell'esercizio 2017 a seguito dell'avvenuto rimborso della penultima rata relativa al mutuo contratto nel corso dell'esercizio 2012 con Banca Mediocredito del F.V.G., che si estinguerà alla fine del mese di giugno 2018.

Per la voce B.3 Fondi per rischi ed oneri si è verificato un modesto utilizzo nel corso dell'esercizio 2017, compensato totalmente da nuovi stanziamenti, per pari importo, a fronte di accantonamenti previsti per spese legali e franchigie assicurative.

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 € 111.763.

Le passività correnti, date dai debiti a breve termine e dai ratei e risconti passivi, sono diminuite di € 224.173 in valore assoluto, riduzione che corrisponde a 6,1 punti percentuali; la riduzione è il risultato di variazioni negative nei debiti verso banche, verso fornitori e nei risconti passivi, alle quali si contrappongono la variazioni positive nei debiti tributari, nei debiti verso istituti di previdenza e sicurezza e nei e negli altri debiti.

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

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

Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Struttura patrimoniale:	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
• Rigidità degli investimenti <i>(Immobilizz./Totale Impieghi)</i>	31%	33%	32%	35%
• Liquidità del Circolante <i>(Liquidità immediate/Circolante Lordo)</i>	86%	82%	83%	81%

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

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

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

Struttura finanziaria:	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
• Indice di indebitamento: <i>(Capitale di Terzi/Capitale Proprio)</i>	15%	17%	20%	25%
• Indice di copertura primario: <i>(Patrimonio Netto/Immobiliz.ni nette)</i>	2,79%	2,58%	2,59%	2,32%

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

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

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

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

Risultati delle singole gestioni	Esercizio 2017	Esercizio 2016
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	3.380.719	4.021.211
Totale proventi e oneri finanziari	276.794	319.161
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-

Risultato prima delle imposte	3.657.513	4.340.372
Imposte sul reddito dell'esercizio	860.055	1.083.246
Utile dell'esercizio	2.797.458	3.257.126

Come si può osservare, la gestione caratteristica ha registrato anche per l'anno 2017 un risultato ampiamente positivo e la differenza tra valore e costi della produzione è pari ad € 3.380.719, contro € 4.021.211 dell'esercizio 2016.

Il decremento dell'utile della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2016 è dovuto essenzialmente all'incremento dei costi della produzione (+ € 601.755), in quanto il valore della produzione rimane pressochè costante, con una variazione in aumento dei ricavi per prestazioni di servizi (+ € 340.942) e una riduzione degli altri ricavi e proventi (-€ 379.679) dovuta principalmente alla riduzione dei contributi in conto esercizio ricevuti nel 2017 a fronte dell'incremento dei costi del personale dipendente.

Si segnala che l'incremento dei ricavi tra i due esercizi non è legato al corrispettivo del contratto di servizio (che infatti è invariato rispetto al 2016) quanto piuttosto alla vendita di biglietti ed ai servizi accessori forniti dalla società (come, per esempio, il servizio scuolabus).

Si evidenzia, in particolare per i costi della produzione, l'incremento registrato nei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, che aumentano di € 185.951 complessivi, nei costi del personale (+ € 83.745) e nei costi per servizi, che aumentano di € 385.533, mentre per le altre voci di costo non si segnalano variazioni di rilievo.

Tra i costi per servizi gli incrementi di maggiore rilevanza sono relativi ai costi per manutenzioni degli automezzi che passano da 242.039 a € 418.944 (+ € 176.905) alle spese peritali e consulenze tecniche, che passano da € 124.661 a € 151.721 (+ € 27.061) e ai servizi informatici e di assistenza all'ufficio amministrazione personale dipendente che passano da € 45.451 a € 140.667 (+ € 95.216). Relativamente a quest'ultima voce, si segnala che l'incremento è dovuto principalmente al costo per consulenze nell'ambito della gestione amministrativa del personale, maggiormente esternalizzato nel 2017 a seguito dell'uscita di un dipendente.

Anche per l'esercizio 2017 il risultato della gestione finanziaria assume valori ampiamente positivi (€ 276.794), registrando tuttavia un decremento rispetto all'esercizio precedente (€ 319.161), principalmente dovuto ai minori interessi attivi su conti correnti e depositi vincolati (- € 68.004), mentre gli interessi passivi su mutui bancari passano da € 38.899 per il 2016 a € 22.215 (- 16.684 €).

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore superiore (€ 3.657.513) rispetto al margine dell'attività caratteristica (€ 3.380.719).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore positivo pari a € 2.797.458, risultato che è motivo di soddisfazione per l'Organo amministrativo.

Situazione economica

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

Conto Economico

Voce	Esercizio 2017	%	Esercizio 2016	%	Variaz. assolute	Variaz. %
VALORE DELLA PRODUZIONE	21.473.697	100,00 %	21.514.405	100,00 %	(40.708)	(0,19) %
- Consumi di materie prime	3.032.818	14,12 %	2.851.198	13,25 %	181.620	6,37 %
- Spese generali	2.709.670	12,62 %	2.277.560	10,59 %	432.110	18,97 %
VALORE AGGIUNTO	15.731.209	73,26 %	16.385.647	76,16 %	(654.438)	(3,99) %
- Altri ricavi	933.419	4,35 %	1.315.069	6,11 %	(381.650)	(29,02) %
- Costo del personale	9.690.444	45,13 %	9.606.699	44,65 %	83.745	0,87 %
- Accantonamenti	7.548	0,04 %	6.275	0,03 %	1.273	20,29 %
MARGINE OPERATIVO LORDO	5.099.798	23,75 %	5.457.604	25,37 %	(357.806)	(6,56) %
- Ammortamenti e svalutazioni	2.406.888	11,21 %	2.482.474	11,54 %	(75.586)	(3,04) %
RISULTATO OPERATIVO CARATTERISTICO (Margine Operativo Netto)	2.692.910	12,54 %	2.975.130	13,83 %	(282.220)	(9,49) %
+ Altri ricavi	933.419	4,35 %	1.315.069	6,11 %	(381.650)	(29,02) %
- Oneri diversi di gestione	230.149	1,07 %	268.988	1,25 %	(38.839)	(14,44) %
REDDITO ANTE GESTIONE FINANZIARIA	3.396.180	15,82 %	4.021.211	18,69 %	(625.031)	(15,54) %
+ Proventi finanziari	299.009	1,39 %	358.060	1,66 %	(59.051)	(16,49) %
+ Utili e perdite su cambi						
RISULTATO OPERATIVO (Margine Corrente ante oneri finanziari)	3.695.189	17,21 %	4.379.271	20,36 %	(684.082)	(15,62) %
+ Oneri finanziari	(22.215)	(0,10) %	(38.899)	(0,18) %	16.684	(42,89) %
REDDITO ANTE RETTIFICHE DI ATTIVITA' E PASSIVITA' FINANZIARIE	3.672.974	17,10 %	4.340.372	20,17 %	(667.398)	(15,38) %
+ Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie						
+ Quota ex area straordinaria	(15.461)	(0,07) %			(15.461)	
REDDITO ANTE IMPOSTE	3.657.513	17,03 %	4.340.372	20,17 %	(682.859)	(15,73) %
- Imposte sul reddito dell'esercizio	860.055	4,01 %	1.083.246	5,03 %	(223.191)	(20,60) %
REDDITO NETTO	2.797.458	13,03 %	3.257.126	15,14 %	(459.668)	(14,11) %

Principali indicatori della situazione economica

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

INDICE	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazioni %
R.O.E.	7,14 %	8,72 %	(18,12) %
R.O.I.	5,98 %	6,80 %	(12,06) %
R.O.S.	16,46 %	19,91 %	(17,33) %
R.O.A.	7,51 %	9,19 %	(18,28) %
E.B.I.T. NORMALIZZATO	3.695.189	4.379.271	(15,62) %
E.B.I.T. INTEGRALE	3.679.728	4.379.271	(15,97) %

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

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

Riportiamo nella tabella che segue l'analisi dei due indici sopra citati:

Descrizione	31/12/2017	31/12/2016	31/12/2015	31/12/2014
• R.O.E. (Risultato Netto/Patrimonio Netto)	7,14%	8,72%	11,72%	9,87%
• R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette)	5,98%	6,80%	7,40%	6,65%

Si evidenzia che la riduzione del R.O.E per l'anno 2017 è dovuta al decremento del risultato netto dell'esercizio, rispetto all'incremento registrato nel patrimonio netto che, di anno in anno, aumenta per effetto dell'accantonamento a riserva della quota di utili non distribuita ai soci.

Per quanto concerne l'indice R.O.I., si evidenzia che il suo valore registra un decremento rispetto all'esercizio precedente, passando dal 6,80% al 5,98%.

Infatti, il Risultato operativo caratteristico, posto al numeratore dell'indice in parola, che non prende in considerazione gli "Altri ricavi e proventi" e gli "Oneri diversi di gestione", registra un decremento pari al 9,49% rispetto all'esercizio 2016, decremento che si contrappone all'incremento delle totale attivo (+ 2,82%), poste al denominatore dell'indice stesso.

L'indice R.O.S., infine, misura la capacità reddituale dell'impresa di generare profitti dalle vendite, ovvero il reddito operativo realizzato per ogni unità di ricavo, mentre l'indice R.O.A. misura la redditività del capitale investito con riferimento al risultato ante gestione finanziaria.

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

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

Settori di attività	ANNO 2017	ANNO 2016	ANNO 2015
- Introito da contratto di servizio TPL	14.996.753	14.980.753	14.980.753
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.916.003	1.876.696	1.871.069
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.424.940	1.384.746	1.385.337
- Incasso biglietti urbano	522.977	481.692	461.885
- Incasso abbonamenti urbano	292.233	268.324	262.572
- Servizi aggiuntivi TPL	83.605	46.532	42.947
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	3.918	1.527	-
- Incasso biglietti marittimo	143.030	114.125	96.343
- Incasso abbonamenti marittimo	3.324	1.766	2.018
- Servizi scolastici e diversi	251.249	162.854	127.281
- Turismo Italia	834.273	779.139	756.793
- Turismo estero	58.113	55.470	46.416
- Linea internazionale Gorizia-Nova Gorica	9.860	9.816	10.584
- Prestazioni a terzi urbano	-	246	1.107
- Servizi autorizzati (atipici)	-	35.650	82.265
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.540.278	20.199.336	20.127.370

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2017 sono esposti in sintesi, al costo storico per gli investimenti e per i disinvestimenti, nel prospetto che segue:

DESCRIZIONE	INVESTIMENTI	DISINVESTIMENTI
Costruzioni leggere extraurbano	4.206	-
Costruzioni leggere urbano	4.206	-
Fabbricato industriale	-	-
Fabbricato uso direzionale (sede)	-	-
Impianti aria condizionata	4.720	-
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	16.159	-
Macchinari d'esercizio e impianti urbano	2.162	-
Impianto di sicurezza TPL extraurbano	11.559	-
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	7.544	(190)
Attrezzi e utensili TPL urbano	2.768	-
Attrezzature specifiche extraurbano	47.900	(200)
Attrezzature specifiche urbano	-	-
Attrezzature specifiche noleggio	-	-
Materiale rotabile TPL extraurbano	1.392.300	-
Materiale rotabile TPL urbano	-	-
Materiale rotabile TPL noleggio	604	-
Mobili e arredi TPL extraurbano	1.588	(3)
Mobili e arredi TPL urbano	-	-
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	11.246	(440)
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano	-	-
Autovetture e motocicli TPL extraurbano	26.694	-
Automezzi TPL extraurbano	-	-
Immobilizzazioni in corso e acconti	631.378	24.017
TOTALI	2.165.035	(24.849)

Informazioni ex art 2428 C.C.

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

Principali rischi e incertezze a cui è esposta la società

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

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

Con riferimento ai tassi d'interesse applicati sui finanziamenti e i mutui in essere alla data di chiusura dell'esercizio, si rileva che risulta iscritto a bilancio il debito residuo in linea capitale relativo al mutuo di durata quinquennale, stipulato in data 27 novembre 2012 con il Mediocredito FVG S.p.A. e finalizzato alla realizzazione della palazzina degli uffici sita in via Nasiriyah. Il relativo tasso di interesse è variabile e risulta in linea con quelli mediamente praticati sul mercato; si ricorda peraltro che il finanziamento si chiuderà a giugno 2018.

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

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

Ci riferiamo specificamente alla conclusione della procedura di affidamento del servizio del Trasporto Pubblico Locale nella Regione Friuli Venezia Giulia. Come già illustrato in apertura della presente informativa, i contenziosi sviluppatisi a seguito della pubblicazione del bando di gara hanno provocato lo slittamento della fine della procedura concorsuale sino al mese di marzo 2017, con aggiudicazione del servizio in via definitiva alla società TPL FVG S.c. a r.l., alla quale partecipano gli attuali gestori del servizio, operanti sul territorio regionale, vale a dire le società Trieste Trasporti, SAF di Udine, ATAP di Pordenone e APT di Gorizia. Con la sentenza nr. 1495 del 15 febbraio 2018, pubblicata in data 8 marzo 2018, il Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezioni Unite) 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. La procedura di gara è quindi conclusa con piena efficacia dei suoi effetti a decorrere dall'esercizio 2019.

Bisogna sottolineare che la proroga autorizzata dalla Regione con DGR 2329 del 5 dicembre 2014, inizialmente con termine previsto al 31 dicembre 2015, in seguito estesa per l'intero 2016, poi all'intero anno 2017 e quindi fino al 31.12.2018, ha il pregio di aver dato continuità all'esito del procedimento ad evidenza pubblica bandito dalla Regione nel 2000, permettendo così alla Società di continuare ad operare anche nel corso del 2017 con risorse programmabili ed estendendo questo contesto sino al subentro del futuro gestore, che avverrà nel corso dei prossimi mesi, successivamente alla firma del Contratto di servizio con la Regione.

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

Altro elemento di incertezza è rappresentato dall'andamento dei prezzi del gasolio per autotrazione, che ha avuto e continua a registrare mutamenti significativi nel tempo. I prezzi in crescita registrati nell'anno 2017 derivano indubbiamente da elementi congiunturali; in un futuro non così remoto potrebbero subire nuovamente importanti variazioni.

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

Sul fronte del costo più significativo, quello relativo al personale, si è già concluso nell'esercizio 2015 il percorso che ha portato alla sottoscrizione del CCNL autoferrotranvieri, scaduto nel 2010 e siglato tra le parti in data 28 novembre 2015; il nuovo contratto copre il periodo 2015 – 2017. Questo contribuisce positivamente nella gestione aziendale sotto un duplice aspetto: da un lato permette di quantificare con certezza il costo del personale anche per gli esercizi futuri, evitando problemi di carattere previsionale in sede di chiusura di bilancio d'esercizio; dall'altro garantisce minore litigiosità sindacale.

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

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

Per quanto di competenza, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, con la DGR 256, ha confermato per il 2017 l'importo, opportunamente indicizzato, del corrispettivo del 2014, già ridotto del 4,416% rispetto al 2012.

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

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 settore relativo al personale merita un'analisi approfondita.

Il numero dei dipendenti al 31 dicembre del 2017 era pari a 211, aumentato di una unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; si evidenzia che 5 tra questi sono assunti con contratto part-time.

La composizione dell'organico era così determinata:

	2017	2016	2015	2014
Personale di movimento:				
Personale di guida	176	172	171	168
Controllori, verificatori, esattori	2	3	3	3
Manutenzione e servizi generali:				
Dirigenti	0	0	0	0
Funzionari e impiegati	22	24	25	25
Addetti all'officina	11	11	11	14
Totale addetti	211	210	211	210

Dal punto di vista della presenza media il dato evidenzia un totale di 210,58 unità ed è conseguente alle assunzioni a tempo determinato effettuate nei mesi estivi per far fronte alle richieste, ormai consolidate, di servizi aggiuntivi, legati alla mobilità turistica, ludica e lavorativa.

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

Relativamente alle assenze le giornate non lavorate per malattia, infortunio o per altri permessi richiesti dai lavoratori sono risultate pari a 3844, che possono essere sintetizzate in un indice del 6,66%. Vanno poi considerate 3 posizioni di assenza per motivi particolari che hanno interessato la maggior parte dell'anno. L'azienda continuerà ad impegnarsi per ridurre il dato attivandosi con le leve a sua disposizione e con la collaborazione dei lavoratori, in particolare introducendo quando possibile elementi nella contrattazione aziendale che premiano in maniera consistente la presenza.

Il tema dei rapporti industriali richiede una particolare attenzione.

Nel 2017 si sono verificati tre eventi di sciopero per complessive 209,26 ore di adesione. Le mancate percorrenze per tali ragioni sono quindi state di km 1190 per i servizi urbani e 4044 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

Il trasporto pubblico locale ha vissuto, e sta tuttora vivendo, un profondo cambiamento a livello nazionale. Con la forte riduzione dei trasferimenti statali che si è prodotta a partire dal 2010, si sono rese necessarie politiche di riorganizzazione, razionalizzazione ed efficientamento del trasporto su bus. Il modello organizzativo del TPL in FVG ha dimostrato proprio in questi anni la sua validità, seppur accusando variazioni strutturali importanti, ma per mantenere questi alti livelli di performances si è dovuto intervenire, in ambito delle singole aziende, con politiche strategiche che, necessariamente, hanno riposto adeguata importanza anche alla formazione/aggiornamento delle risorse umane, al fine di ottenere miglioramenti prestazionali ed economie di scala agendo sul personale. Gli interventi organizzati da APT nel corso del 2017 si sono posti l'obiettivo generale dell'acquisizione e perfezionamento di competenze professionali e di standard operativi innovativi e competitivi, per un servizio più qualificato e funzionale, maggiormente orientato ai bisogni dell'utenza nonché alle crescenti necessità aziendali di controllo, monitoraggio e manutenzione. Le competenze sono state articolate principalmente secondo gruppi omogenei: attività di rapporto con la clientela; attività di controllo; attività di monitoraggio sui flussi e sulla qualità del servizio; attività di manutenzione non complessa; attività trasversali relative alla sicurezza sul lavoro e per i lavoratori.

L'Azienda ha continuato a portare avanti una strategia formativa bi-polare, secondo una direttrice progettuale *organizzativa*, centrata sui bisogni dell'organizzazione, e dall'altro lato con una visione *educativa*, in cui la sua funzione è quella di aumentare le competenze professionali dei singoli per favorirne l'autonomia operativa.

Analogamente al passato, la formazione aziendale può essere suddivisa in tre grandi filoni:

- la **formazione obbligatoria** (ai sensi del D. Lgs 81/08 e s.m.i. e dell'Accordo Stato Regioni del 2011 e 2016) in materia di Salute e Sicurezza

<i>Tipologia formativa</i>	<i>Formazione</i>	<i>Aggiornamento</i>
Formazione per lavori in ambienti sospetti di inquinamento o confinati	/	2 operatori
Corsi per RSPP	/	1 operatore
Gestione delle emergenze – Primo Soccorso	/	6 operatori
Corsi per RLS	/	1 operatore
Formazione specifica - integrazione*	5 operatori	/
Formazione specifica – integrazione per servizio interno Fincantieri *	4 operatori	/

Formazione specifica (v.piano cofinanziato)	/	165
Formazione specifica/integrazione per cambio mansione temporaneo *	1 operatore	/

* la formazione è stata erogata, previa analisi del progresso 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 a un corso di formazione "F.O.I.A., TRASPARENZA E ANTICORRUZIONE" di 16 ore e successivamente, assieme ad un collaboratore, ad un convegno sul tema. Lo stesso ha quindi previsto la formazione per le funzioni aziendali coinvolte organizzando con un professionista consulente esterno un corso "D.Lgs 190/2012 e D.Lgs 231/2001: due normative a tutela dell'integrità organizzativa" per 11 operatori al quale ha partecipato anche l'OdV (ing. Vincenzo Milanese, dott. Gianfranco Cilurzo, avv. Roberto Martinelli).

Per affinità di ambito tematico, si inserisce in questa sezione anche un incontro formativo sul tema dell'Accesso agli atti rivolto a personale individuato dalla Direzione: l'incontro ha avuto la durata di 4 ore e destinato a 6 operatori.

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

In quest'ambito rientrano le seguenti esperienze formative:

Tematica formativa	Durata in ore	Tipologia	Partecipanti
La gestione degli adempimenti del Regolamento Europeo in materia di protezione dei dati personali	7	Corso frontale	2 operatori
Giornate formative in materia di appalti pubblici	15	Attività frontale	2 operatori
Gestione del Sistema Qualità nel TPL	20	Corso individuale	1 operatore
Le società a partecipazione pubblica nel D.Lgs 175/2016	7	Seminario	Presidente
Come utilizzare la firma digitale per i servizi nella PA	3	Corso frontale	1 operatore
2017: novità e conguagli di fine anno	3	Seminario	2 operatori
Procedure interne SGI: sinistri, TdV, oggetti smarriti *	3	Corso frontale	148
Il tachigrafo digitale *	2	Corso frontale	10
Tachigrafo digitale e tempi di guida (DD 12.12.2016 n. 2015)*	8	Corso frontale	32

*: azioni gestite con piano formativo cofinanziato

- **formazione** strutturata e **cofinanziata**: nel corso degli anni APT ha saputo implementare un modello formativo che ha utilizzato, laddove possibile, la modalità del cofinanziamento, utilizzando da qualche anno in particolare la Piattaforma CFA di Fonservizi, per usufruire di quanto accantonato sul tale Fondo che, si ricorda, è il Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua nei Servizi Pubblici Industriali, nato a seguito dell'Accordo Interconfederale sottoscritto il 5 Luglio 2010 tra l'organizzazione datoriale Confservizi (Confederazione dei Servizi Pubblici Locali - ASSTRA, FEDERAMBIENTE, FEDERUTILITY) e le organizzazioni sindacali dei lavoratori CGIL, CISL, UIL. Su questo APT ha attivato un Conto Formazione Aziendale che utilizza il 70% del contributo obbligatorio dello 0.30% versato e trasferito dall'INPS a Fonservizi. Il meccanismo consente che Fonservizi copra il costo di ogni azione approvata escluso il cosiddetto fermo/uomo, ovvero il costo del personale in formazione. Nel 2017 è stato presentato e approvato un Piano di aggiornamento del personale di cui la parte didattica è stata esposta nelle tabelle precedenti: lo stesso è stato realizzato negli ultimi due mesi dell'anno salvo un corso avviato che si concluderà nei primi mesi del 2018.

Il piano, piuttosto complesso nella gestione, ha coinvolto la maggior parte del personale in guida, ma non solo, per un totale di 1785 ore di formazione, secondo la seguente modalità organizzativa:

<i>Tipologia corsuale/tematiche</i>	<i>Nr. corsi</i>	<i>Durata corso</i>	<i>Partecipanti</i>
Aggiornamento formazione specifica	1	6 ore	Impiegati amministrativi
Aggiornamento formazione specifica, tachigrafo digitale	2	6 ore	Manutentori, magazzino, movimento
Procedure interne SGI, aggiornamento formazione specifica, tachigrafo digitale e tempi di guida		9 ore	Autisti: extraurbano gruppo A, urbano Monfalcone e Grado
Procedure interne SGI, aggiornamento formazione specifica, tachigrafo digitale ai sensi del DD 12.12.2016 n. 2015	5	15 ore	Autisti: extraurbano gruppo B, urbano Gorizia

Tutti i corsi si sono tenuti presso la sala culturale di APT in Piazzale Martiri per la Libertà d'Italia a Gorizia e presso la sede operativa APT di Monfalcone. I corsi di 9 ore si sono svolti nell'arco di una giornata lavorativa, mentre quelli di 15 ore su due giornate lavorative. I docenti erano abilitati per la formazione secondo l'Accordo Stato/Regioni e accreditati per la formazione sul tachigrafo digitale ai sensi del DD 12.12.2016 n. 2015.

Attività espletata in materia di sicurezza

Durante la verifica effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS), avvenuta nelle giornate del 18 e 19 settembre, APT ha effettuato la transizione alle nuove norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 confermando anche la certificazione integrata (UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002).

Il Sistema di Gestione Integrata è stato rivisto alla luce della transizione alle nuove norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 ed al mantenimento della certificazione integrata (UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002)

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

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

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

Nel corso del 2017, oltre alla revisione di alcune procedure ed istruzioni derivante dalle modifiche legislative ed organizzative intervenute, sono stati eseguiti alcuni aggiornamenti sul Documento di Valutazione dei Rischi e sui rischi specifici in esso contenuti.

La proroga della nomina per l'anno 2017 del RSPP interno all'Azienda, effettuata ai sensi dell'Art. 17 c.1, lett b) del D.Lgs. 81/08 e s.m.i., ha consentito di tenere sotto controllo con maggiore efficacia gli adempimenti e le problematiche relative alla sicurezza e alla salute nei luoghi di lavoro, attraverso un confronto quotidiano con i lavoratori, chiamati ad essere soggetti attivi e non solo passivi nel perseguimento delle condizioni di sicurezza e salute sul posto di lavoro.

A fine settembre (28/08/2017) è stato redatto l'Aggiornamento del DVR Versione .12. dd. a seguito di alcune modifiche intervenute:

- Modifiche organigramma generale e organigramma salute e sicurezza (Variazione del Medico Competente in data 28/08/2017; il dott. Nicola Greco subentra alla dott.ssa Sara Piccolo);
- Aggiornamento del Rischio Biologico;
- Aggiornamento Rischio movimentazione manuale dei carichi e sovraccarico biomeccanico degli arti superiori;

Sul piano della formazione, tutti gli aggiornamenti previsti per legge sono stati portati a termine (lavoratori, preposti, squadre antincendio e lavori in quota); è stato effettuato l'aggiornamento annuale di 8 ore, come previsto dalla norma, del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, sig. Gianluca Franco; tutti i neoassunti sono stati formati internamente da parte dell'ing. Giulio Salateo (abilitazione ottenuta mediante il "corso di formazione per formatori sulla sicurezza") per un totale di 41 ore/uomo di docenza somministrate (formazione generale, specifica e "Fincantieri").

L'ing. Giulio Salateo ha frequentato il corso PAS/PAV della durata di 16 ore e gli è stata conferita la condizione di Persona Esperta (PES) da parte del Datore di Lavoro [autorizzazione ad operare su sistemi ed impianti elettrici fuori tensione fino alla Categoria I (Bassa tensione)].

Infine, il Sig. Alessandro Demori e l'ing. Giulio Salateo hanno effettuato l'aggiornamento obbligatorio (6 ore quinquennali) per l'attività in luoghi confinati.

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

locale pompe pressurizzazione antincendio ad aprile ed ottobre 2017 da parte della ditta Friuli Estintori in conformità a quanto prescritto.

Nel corso del 2017 sono state acquistate 3 nuove scale a Norma EN131 per l'officina e due carrelli specifici per la movimentazione e sollevamento delle batterie degli autobus.

Sono state effettuate le prove di evacuazione per tutte le strutture aziendali, il 13 settembre 2017 per la sede di Gorizia, il 8 settembre 2017 per il deposito/officina di Gorizia e il 12 settembre 2017 per l'U.O. di Monfalcone (per l'U.O. di Monfalcone la prova non risulta obbligatoria in quanto sono presenti in maniera stabile meno di 10 addetti; è stato comunque ritenuto opportuno elaborare una procedura per la gestione dell'emergenza; pertanto è stata effettuata la relativa formazione al personale ed una esercitazione pratica).

In merito agli altri adempimenti di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i., durante i primi mesi dell'anno, sono stati effettuati i sopralluoghi sanitari da parte del Medico Competente per tutte le sedi aziendali ed i depositi impresenziati, con consegna da parte del Medico stesso dei verbali dei sopralluoghi (Art. 25 c.1 lett L D.Lgs 81/08) e della relazione sanitaria sull'attività svolta nel 2016 (Art. 25 c.1 lett I D.Lgs 81/08); tutto il personale è stato sottoposto a regolare sorveglianza sanitaria (anche nel 2017 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 13 dicembre 2017 presso la sede dell'Azienda; presenti alla riunione il DL e Presidente, Sara Cumar, il Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro, ing. Roberto Bassanese, l'RSPP, ing. Giulio Salateo, il Medico Competente, Dott.Nicola Greco (subentrato alla Dott.ssa Piccolo in data 28/08/2017) e l'RLS, Sig. Gianluca Franco.

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

- Il documento di valutazione dei rischi e l'aggiornamento del Rischio Biologico e del Rischio Movimentazione manuale dei carichi e Sovraccarico biomeccanico degli arti superiori.
- 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 preposti e dei 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, di conseguenza, azioni correttive e migliorie volte ad impedirne il verificarsi.

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

Nel corso dell'Esercizio 2012 sono state inoltre ottenute altre due certificazioni: la conformità alla UNI EN 13816:2002 ("Definizione, obiettivi e misurazione della Qualità del Servizio – Trasporto Pubblico di Passeggeri") e la conformità alla norma BS OHSAS 18001:2007 relativa alla gestione della Sicurezza e Salute nei luoghi di lavoro. La norma UNI EN 13816:2002 specifica i requisiti per definire, raggiungere e misurare gli obiettivi di qualità nel servizio pubblico di trasporto passeggeri. Le aspettative e le esigenze del cliente vengono messe al centro dei processi di misurazione della soddisfazione del cliente e del processo di miglioramento continuo. La qualità, infatti, viene misurata non solo per quanto riguarda il servizio erogato e la percezione dell'utente rispetto ad alcuni parametri, ma anche per quanto riguarda la progettazione e la qualità attesa dal cliente. I risultati vanno poi confrontati ed analizzati al fine di valutare il perseguimento degli obiettivi ed intraprendere azioni coerenti finalizzate al miglioramento degli standard ed alla risoluzione di eventuali criticità.

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

La certificazione BS OHSAS 18001:2007 per il Sistema di Gestione Sicurezza e Salute, invece, si è inserita come naturale completamento al sistema di gestione già adottato per la Qualità e l'Ambiente. Di tutti gli aspetti il più importante risulta essere la valorizzazione, peraltro già divenuta prassi consolidata in Azienda, degli interventi formativi continui, sia attraverso aggiornamenti in materia legislativa o tecnica, sia attraverso l'addestramento all'utilizzo di attrezzature,

dispositivi, nonché ai comportamenti corretti da tenere nelle situazioni di emergenza. La sicurezza sul lavoro, infatti, pur fondandosi sul rispetto delle norme del settore, non può prescindere dall'atteggiamento e comportamento del singolo operatore, che deve essere improntato ad attenzione e partecipazione costruttiva. Proprio per questo è stato fatto un importante sforzo con l'introduzione di procedure ed istruzioni a tutto il personale interessato, in modo da diffondere le buone pratiche già in essere ed aumentare la consapevolezza e l'attenzione alle tematiche di sicurezza e salute delle risorse interne.

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

La visita annuale di certificazione, effettuata nel mese di settembre 2017, è risultata particolarmente impegnativa in quanto, pur non trattandosi di riesame triennale, contestualmente alla consueta revisione 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. Il periodo transitorio previsto dall'Ente di normazione è infatti di tre anni a decorrere dalla pubblicazione e scade 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.

La visita ha confermato il coinvolgimento diretto dell'Alta Direzione, l'impegno e la professionalità del personale addetto all'implementazione ed al mantenimento del Sistema, nonché di tutto il personale interessato. La transizione è stata effettuata con esito positivo ed i due rilievi registrati, immediatamente gestiti e risolti, avevano comunque peso di non conformità lieve. Ciò conferma l'adeguatezza del Sistema di Gestione e soprattutto la partecipazione attiva dell'intera organizzazione aziendale, garantendo un andamento positivo anche dei processi più complessi e delicati, quali ad esempio quelli legati alla sicurezza sul lavoro. Nel contempo sono stati formulati suggerimenti e proposte di miglioramento, che attestano il contributo propositivo e collaborativo dell'Ente certificatore: i valutatori, infatti, pur effettuando le verifiche con il rigore e l'imparzialità richiesti dal ruolo professionale ed ancor più dalla delicatezza delle materie esaminate - in primis gli aspetti di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro - non mancano mai di apportare il loro contributo costruttivo, da un lato valorizzando i punti di forza dell'organizzazione e dall'altro proponendo le migliori pratiche che hanno potuto apprezzare nelle altre aziende, anche appartenenti in settori diversi, in cui operano.

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 (art. 25 novies);
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria (art. 25 decies);
- reati ambientali (art. 25 undecies);
- impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (art. 25 duodecies).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sezione a sé stante, ma ormai parte integrante al Modello risulta essere, nei suoi periodici aggiornamenti annuali, il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione.

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.

Anche a tal proposito il Modello Organizzativo è stato recentemente aggiornato (Revisione 08, adottata dal Consiglio di Amministrazione in data 23 gennaio 2018). Oltre ad integrare i vari capitoli riportanti i reati, già suddivisi per argomenti, e ad aggiornare il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (ora 2018 – 2020), è stata data maggiore evidenza a quanto già attuato dall'Azienda in materia di prevenzione della corruzione.

Il Codice di Comportamento è stato integrato con quanto previsto dalla recentissima legge sul Whistleblowing, cioè la tutela del dipendente che segnala la presenza di attività illecite di cui sia venuto a conoscenza per ragioni di lavoro.

E' stato inoltre effettuato, avvalendosi della collaborazione di un professionista esterno, un intervento formativo dedicato ai capi ufficio ed alle figure apicali, approfondendo non solo quanto previsto dalla L. 231/2001 e quanto stabilito dal Modello Organizzativo di APT, ma anche le specificità dell'attività di prevenzione della corruzione e la disciplina per l'accesso civico.

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 corso del 2017 l'OdV non ha ricevuto segnalazioni, né ha rilevato commissioni di illeciti o violazioni del Codice Etico.

Attività di ricerca e sviluppo

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

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

Si precisa che sono stati intrattenuti rapporti con le società di cui al punto 2 terzo comma dell'art. 2428 del codice civile. Nello specifico, la società detiene una partecipazione nella società collegata "TPL FVG S.C. a R. L.", già TRASPORTI FERROVIARI FVG S.r.l., costituitasi in data 17 dicembre 2001 e trasformata 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 € 100.000 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 € 115.292.

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 5.274, a fronte di servizi di segreteria prestati alla stessa dalla società, nonché, tra i debiti verso imprese collegate, il debito di natura commerciale verso TPL FVG S.C. a R. L., pari a Euro 14.000, che è relativo alle fatture da ricevere al 31.12.2017 per l'addebito di spese generali.

Per quanto attiene ai rapporti con società o enti controllanti si evidenzia il credito di natura commerciale iscritto nell'attivo circolante tra i crediti verso clienti, per complessivi Euro 1.565.489, 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 2017, 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 2017	Esercizio 2016	Variazione assoluta
verso imprese collegate	120.566	15.292	105.274
<i>Totale</i>	<i>120.566</i>	<i>15.292</i>	<i>105.274</i>

Debiti e finanziamenti passivi verso le consociate

Descrizione	Esercizio 2017	Esercizio 2016	Variazione assoluta
debiti verso imprese collegate	14.000	-	14.000
<i>Totale</i>	<i>14.000</i>	<i>-</i>	<i>14.000</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 sia all'esercizio trascorso che alle aspettative per il futuro.

STATO ED EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO IN ITALIA

IL QUADRO NORMATIVO ITALIANO

A livello nazionale, il processo di riforma del settore del Trasporto Pubblico Locale è stato sottoposto a numerosissimi interventi, talvolta discordanti tra loro; tale evoluzione, orientata anche dal legislatore europeo con i vari provvedimenti emessi in materia di affidamento e concessione verso un'auspicata liberalizzazione regolata del settore, è stata nel tempo condizionata negativamente da quest'incertezza. Ad oggi, comunque, la quota di affidamenti effettuati tramite procedure competitive in Italia è in crescita, arrivando a circa il 40%, mentre le procedure di affidamento diretto non *in house* si attestano, tra gomma e ferro, al 50%.

Contestualmente, negli ultimi anni in Italia sono migliorati i conti delle aziende del settore. A chiudere in utile nel 2016 è stato ben il 90% delle aziende, mentre crescono indici come il Margine Operativo Lordo, ROE e ROI.

Se riconosciamo quindi che l'efficientamento del settore passa anche tramite meccanismi virtuosi e concorrenziali, è ovvio che si tratta comunque di un obiettivo che risente di un contesto che si è sviluppato nel corso delle ultime cinque decadi in maniera non sempre lineare e coerente. Nei fatti, nel Paese ritroviamo ancora un mosaico variegato di diverse situazioni, con notevoli differenze tra compagini proprietarie, ambiti di programmazione e conseguente efficienza che si manifesta nella sostenibilità delle gestioni e nel livello del servizio proposto all'utenza.

A rilento, ma nel Paese la situazione va evolvendosi, complice anche il legislatore europeo che con il Regolamento 1370/2007/CE fissa la scadenza del 3 dicembre 2019 per adeguare le procedure di affidamento dei servizi.

Il processo verso una liberalizzazione regolata del settore inizia nel 1997, con l'approvazione della cd. Legge Bassanini e il relativo d.lgs. 422/97, che attuano il principio di regionalizzazione di tutti i servizi pubblici di trasporto regionale e locale. In particolare la norma prevede la separazione tra le funzioni di regolazione e programmazione, affidate a Regioni ed Enti Locali, dalle funzioni di gestione, imponendo che i rapporti tra Enti e Gestori siano regolati da contratti di servizio; introduce poi il principio di integrazione modale e tariffaria.

Il cambiamento di maggiore portata comunque è guidato dall'obiettivo di realizzare progressivamente la concorrenza "per il mercato" del settore, con l'introduzione dell'obbligo di affidare i servizi mediante gare ad evidenza pubblica. Tuttavia, tali disposizioni sono state oggetto di numerosi interventi normativi e una particolare sovrapposizione di norme, tra settoriali e generali.

A seguito dei diversi suggerimenti avanzati dall'AGCM il legislatore, alla fine degli anni '90, dapprima interviene sul d.lgs. 422/97, sancendo l'obbligo di affidamento mediante procedure ad evidenza pubblica. Impone poi la trasformazione delle aziende speciali in società di capitali.

La Finanziaria per il 2002 poi, modificando il TUEL, disciplinerà la separazione tra gestione delle infrastrutture e gestione del servizio. Va inoltre ricordato che è di quegli anni la riforma del titolo V della Costituzione che ha modificato il sistema di riparto delle competenze tra Stato e Regioni anche in materia di TPL. Interviene nel frattempo una procedura di infrazione europea che giudicava, nonostante la citata riforma del TUEL, ancora troppo ampi gli spazi di affidamento diretto nella gestione di reti e impianti legati allo svolgimento di pubblici servizi.

A livello nazionale, fino al 2008 non assistiamo ad interventi normativi notevoli, ma solo ad un continuo differire la scadenza del periodo transitorio, mentre è di quell'anno la riforma dei servizi pubblici locali (art. 23bis L. 133/08), le cui norme risultano applicabili anche al settore dei trasporti ma sempre accompagnate da incertezze interpretative; le

travagliate vicende della riforma sfociano infine nell'abrogazione delle relative disposizioni a seguito del referendum abrogativo del 2011.

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

In questo contesto, è opportuno sottolineare che il legislatore nazionale si è dedicato negli ultimi anni a numerosi interventi non di settore ma ugualmente fortemente impattanti perché relativi alla natura di società partecipate dalle Pubbliche Amministrazioni, soprattutto in materia di anticorruzione e trasparenza; attività normativa certamente apprezzabile e necessaria, ma purtroppo in alcuni momenti accelerata dalla portata emotiva di pesanti fatti di cronaca, con il risultato che le norme in tale ambito si sono spesso accavallate, applicate in fretta e sono stati necessari ulteriori approfondimenti e interpretazioni successive. Tale frenesia ha naturalmente impattato sull'attività delle pubbliche amministrazioni ma anche sulla gestione ordinaria delle aziende partecipate, in molti casi dirette protagoniste dell'offerta del servizio di TPL. Queste ultime infatti si sono trovate a dover gestire, anche in quegli ambiti dove operano in regime di concorrenza e si confrontano quindi con dinamiche di mercato, tutta una serie di vincoli e laccioli, con l'effetto di allontanare sempre più il quadro concreto da quel contesto tanto auspicato di liberalizzazione regolata.

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

Il 2016 poi ha visto la parziale pubblicazione dei decreti legislativi legati alla cd. legge-delega Madia in materia di riforma della Pubblica Amministrazione, i quali hanno trovato uno stop giurisprudenziale nell'applicazione, fino all'arrivo dei decreti correttivi. Il più importante per il settore è sicuramente il d.lgs. 175/2016, poiché introduce importanti novità nella partecipazione degli Enti Locali, nonché per le aziende da essi partecipati. Si rimane però ancora in attesa di un ulteriore, rispetto a quelli già citati, decreto relativo ai servizi pubblici locali.

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

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

Un discorso a parte merita l'istituzione della Autorità di Regolazione dei Trasporti, prevista dall'art.37 del D.L. 201/2011 e concretamente realizzata nel 2002. L'ART ha acquisito in questi anni un ruolo crescente, integrando tra le materie di sua competenza sia le gare che gli affidamenti diretti ed *in house*. Due sono le importanti delibere dell'Autorità, nel 2017, la

48 e la 49, contenenti indicazioni per la redazione dei bandi e per la nomina delle relative commissioni giudicatrici, nonché metodologie per l'individuazione degli ambiti e dei lotti di gara, l'individuazione dei punti di domanda debole e la determinazione delle tariffe.

In particolare, i contenuti della delibera 48 dell'ART sono confluiti nel D.L. 50/2017 (cd. Manovrina); oltre a quanto specificato, ulteriore rilevanza viene data alla separazione delle funzioni di indirizzo, organizzazione e controllo e quelle di gestione del servizio di TPL.

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

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

Il contenimento dei costi gravanti sulla finanza pubblica, sempre più essenziale in questo periodo, può far cedere verso la tentazione di promuovere una forte deregulation del settore, intesa come concorrenza "nel" mercato. Il rischio è però che si venga a creare una forte differenziazione tra ambiti redditizi e no, lasciando alla concorrenza regolata solo gli spazi dove il mercato è per forza di cose non remunerativo, costringendo ancora una volta le amministrazioni locali a sobbarcarsi il costo di quei servizi a bassa redditività, che invece in una logica di rete potrebbero trovare il proprio equilibrio. Con l'aggravante di caricare gli enti affidanti di oneri programmatori e regolatori rilevanti e di incidere negativamente su tutto ciò che caratterizza e rende efficiente un servizio a rete (integrazione tariffaria, modale, di orari...).

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

Sempre in tale prospettiva si pone l'attuazione del principio dei costi standard, che crea comincia ad essere introdotto, e che rende possibile definire con chiarezza le risorse necessarie a finanziare adeguati livelli di servizio in fase di predisposizione dell'affidamento, assicurando nel contempo certezza e stabilità finanziaria, una corretta determinazione delle compensazioni ed una misura dell'efficienza delle gestioni.

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

LA NORMATIVA COMUNITARIA

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

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

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

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

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

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

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

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

Allo scopo di colmare tale lacuna, nel luglio 2000 la Commissione Europea ha elaborato una proposta di Regolamento europeo in materia, il cui iter è stato, a dire il vero, piuttosto lungo e travagliato. La versione originaria appariva fortemente orientata verso la concorrenza, atteggiandosi quasi ad una sorta di Decreto Legislativo n.422/97 europeo. I

contratti di servizio dovevano infatti essere aggiudicati mediante gara pubblica di durata circoscritta e l'aggiudicazione diretta, pur non vietata, era considerata del tutto eccezionale e riservata alle sole ipotesi tassativamente previste.

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

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

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

Quanto all'ambito di applicazione, esso si applica a servizi nazionali e internazionali di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia ed altri modi di trasporto su rotaia e su strada. Per **trasporto pubblico di passeggeri** si intendono i servizi di trasporto di passeggeri di interesse economico generale offerti al pubblico senza discriminazione e in maniera continuativa; i servizi di trasporto merci e quelli di persone prestati prevalentemente in ragione del loro interesse storico o del loro valore turistico non sono quindi soggetti all'applicazione del Regolamento

Contratto di servizio pubblico

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

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

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

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

obblighi di servizio pubblico;

modalità di ripartizione dei costi connessi alla fornitura del servizio ;
modalità di ripartizione dei ricavi, che possono essere trattenuti dall'operatore del servizio pubblico (*net cost*), riversati all'autorità competente (*gross cost*) o ripartiti fra l'autorità e l'operatore (misto, ad es. *gross cost* incentivante);
compensazione: in sede di stipulazione del contratto devono predeterminarsi, in modo obiettivo e trasparente, i parametri di calcolo della compensazione, mediante l'introduzione di un meccanismo che assicuri la definizione di parametri obiettivi di costo e di ricavo. Va inoltre tenuto conto di un profitto ragionevole per l'operatore, che il legislatore comunitario definisce come "tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro, che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico standard sociali;
durata dei contratti;
tutela degli utenti.

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

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

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

per i servizi ferroviari o "su rotaie", la durata determinata del contratto è non superiore a 15 anni;

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

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

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

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

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

Aggiudicazione contratti di servizio pubblico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obblighi di pubblicità

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

Periodo transitorio

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

STATO ED EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE IN FRIULI VENEZIA GIULIA

IL QUADRO NORMATIVO REGIONALE

Fino ad oggi l'assetto del sistema dei trasporti pubblici locali in Friuli Venezia Giulia è il risultato della Legge Regionale del maggio 1997, n. 20 "Disciplina ed organizzazione del trasporto pubblico locale del Friuli-Venezia Giulia", una legge che è stata alla base della gara europea che ha portato alle attuali concessioni decennali, prorogate fino al 31.12.2018, a quattro aziende. La stessa ha di fatto anticipato il D. Lgs. 422 del novembre 1997 "Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporti pubblici locali...", stante la potestà primaria nel settore del trasporto locale della Regione FVG in quanto a statuto speciale, ed ha introdotto le novità in materia di liberalizzazione del settore e affidamento mediante procedura concorsuale. In base alla legge 20/97 la Regione ha adottato il Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL), ha stabilito le tariffe di trasporto per tutta la Regione (indicizzate annualmente all'indice ISTAT settore trasporti) ed ha individuato le Unità di Gestione per l'esercizio del servizio quali unità organizzative più convenienti per economicità, efficienza e produttività.

La prossima concessione si baserà sulla nuova legge 23/2007, che mantiene gli aspetti fondamentali della precedente aggiornandoli in particolare in termini di intermodalità (ma non solo), e ha attuato pienamente il D.Lgs. 111/2004 "Norme di attuazione dello statuto speciale del Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti", definendo le competenze in materia di trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità, oltre che le funzioni delle Province e degli Enti Locali.

Complementare alla L.R 23/2007 è il nuovo PRTPL. Approvato il 15 aprile 2013, è lo strumento che configura il sistema regionale e locale dei servizi di trasporto di persone e delle infrastrutture di interscambio (Decreto del Presidente della Regione n.80/2013): il nuovo PRTPL coglie le nuove opportunità offerte dal D.Lgs. 111/2004, in particolare quelle inerenti i servizi marittimi, automobilistici e ferroviari a carattere transfrontaliero e quelle relative ai servizi ferroviari regionali e interregionali. Il principio cardine del PRTPL risulta quindi essere l'integrazione, intesa quale sinergia tra servizi e modi di trasporto, che ha consentito di ridisegnare l'offerta complessiva del trasporto pubblico locale, perseguendo la specializzazione funzionale dei servizi e l'integrazione tra servizi diversi per modalità o per tipologia.

La Legge 23/2007 e il nuovo PRTPL sono alla base della nuova gara per l'affidamento dei servizi di TPL nella Regione, che comporterà il superamento delle attuali 4 unità di gestione a fronte di un lotto unico e unico gestore.

E' necessario a questo punto riassumere quanto relativo alle procedure di affidamento del servizio di TPL, necessarie vista la conclusione dei termini del contratto di servizio, ancora operante in regime di proroga.

Con avviso del 29.10.2014 nella GUUE la Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici e università del FVG ha pubblicato il Bando per la Gara europea a procedura aperta per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto pubblico di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. A seguito della sentenza del TAR FVG dd. 16.01.2015 n. 30, gli atti di gara sono stati modificati ed integrati in alcuni documenti e ciò ha spostato in un primo momento il termine per la presentazione delle offerte al 23 marzo 2015. La procedura è però stata sospesa fino al 12 novembre scorso, a causa della prosecuzione del contenzioso fino al Consiglio di Stato.

La Regione FVG, al fine di assicurare la continuità dell'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale fino ai nuovi affidamenti dei servizi di TPL, ha deliberato nel dicembre del 2014 una proroga tecnica a favore degli attuali gestori con durata inizialmente di un anno, con eventuale possibilità di recesso anticipato, senza alcun indennizzo e ulteriori oneri, qualora la procedura ad evidenza pubblica in corso avesse consentito l'avvio dei servizi antecedentemente al 31.12.2015, ovvero con ulteriore prolungamento fino al periodo massimo di due anni. Ciò in ottemperanza alla L.R. FVG n° 13 del 18.07.2014 nella quale, all'art. 16 comma 9, il legislatore ha disposto che *“al fine di assicurare la necessaria continuità nell'erogazione di servizi di trasporto pubblico locale, l'Amministrazione regionale può autorizzare, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, del Regolamento CE n°1370 del 30 ottobre 2007, la proroga tecnica dei contratti del TPL automobilistico e marittimo fino alla data dell'effettivo inizio dei servizi aggiudicati”*.

Dato il prolungarsi dei tempi della procedura di gara, la Regione ha deliberato in data 18 dicembre 2015 il prolungamento della proroga tecnica per tutto l'anno 2016 autorizzando contestualmente le Province a procedere in tal senso.

Nel corso del 2016 si è dato concreto avvio alla procedura di gara, con la presentazione delle offerte e l'aggiudicazione a titolo provvisorio, dopo verifica di congruità delle stesse, avvenuta in data 17 novembre.

Il 16.12.2016, con delibera n. 2452, la Regione FVG delibera un'ulteriore proroga del contratto di servizio sino al 31.08.2017, tempo ritenuto congruo per procedere all'affidamento definitivo, alla sottoscrizione del nuovo contratto ed al subentro del nuovo gestore.

In data 27.01.2018 la Regione ha deliberato la aggiudicazione definitiva alla TPL FVG S.c. a r.l. Tale provvedimento è stato in seguito impugnato dal secondo concorrente e discusso al TAR regionale in data 21.06.2017, il quale ha emesso una sentenza avverso cui è stato presentato ricorso sia dalla Regione FVG che da TPL FVG; nello svolgimento dell'iter giudiziario, ulteriori proroghe tecniche spostavano la scadenza del contratto prima al 31.13.2017 ed infine al 31.12.2018.

Il Consiglio di Stato, in data 8 marzo 2018, ha decretato la piena correttezza della procedura di aggiudicazione.

Di seguito sono inserite le delibere e gli atti di interesse.

Delibera n° 1525

Estratto del processo verbale della seduta del

4 agosto 2017

oggetto:

LR 23/2007 - CONTRATTI DI SERVIZIO TPL AUTOMOBILISTICO E MARITTIMO ANNO 2017 – DETERMINAZIONI.

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

Gabriella DI BLAS Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Vista la legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 *“Attuazione del decreto legislativo n. 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità”* ed in particolare l'articolo 38, comma 6bis, secondo il quale l'Amministrazione regionale può autorizzare la proroga tecnica dei contratti del TPL automobilistico e marittimo e l'articolo 9, comma 1, lettera b) che individua, tra le funzioni della Regione, quella relativa all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico e la gestione dei relativi contratti di servizio.

Vista la propria deliberazione n. 2329 del 5 dicembre 2014 che ha autorizzato, la proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale nelle more della conclusione delle operazioni di gara per l'affidamento dei servizi al nuovo Affidatario, per il periodo di un anno con eventuale recesso anticipato, in esito alla avviata procedura ad evidenza pubblica che consenta l'avvio dei servizi antecedentemente al 31.12.2015, ovvero con ulteriore prolungamento fino al periodo massimo di due anni, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) 1370/2007.

Preso atto dei contratti di proroga tecnica per l'anno 2015, stipulati dalle Province di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia con le Aziende concessionarie delle rispettive Unità di Gestione.

Vista la propria deliberazione n. 2502 del 18 dicembre 2015 che ha autorizzato il prolungamento della proroga tecnica dei servizi di trasporto pubblico locale a tutto l'anno 2016, nelle more della conclusione dell'affidamento dei servizi al nuovo Affidatario nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) 1370/2007 2015.

Preso atto dei contratti di prolungamento della proroga tecnica per l'anno 2016, stipulati dalle Province di Trieste, Udine, Pordenone e Gorizia con le Aziende concessionarie delle rispettive Unità di Gestione.

Vista la propria deliberazione n. 2452 del 16/12/2016 con la quale, in relazione allo stato della procedura di gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, è stata disposta la prosecuzione dei rapporti contrattuali con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per il periodo dal 01 gennaio al 31 agosto 2017.

Preso atto dei contratti di proroga tecnica per il periodo 1/1/2017 – 31/8/2017, stipulati tra la Regione FVG e le Aziende concessionarie delle rispettive Unità di Gestione.

Considerato che la gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, è stata aggiudicata definitivamente a TPL FVG s.c.a r.l. con sede in Gorizia via Caduti di An Nasiriyah,6 in data 27/1/2017.

Atteso che:

- in relazione al contenzioso in atto sull'aggiudicazione definitiva e a quanto statuito dal TAR FVG con sentenza n. 252 del 25/7/2017 non sono al momento puntualmente definibili le tempistiche di avvio dei nuovi servizi;
- gli attuali contratti prolungati sono in scadenza il 31 /08/2017.

Ritenuto che i tempi dell'iter procedimentale non sono attualmente definiti e quindi ferma la necessità di riservarsi ulteriori valutazioni in merito risulta prioritario garantire la continuità del servizio di Trasporto Pubblico Locale regionale automobilistico e marittimo nelle more degli adempimenti successivi alla decisione del TAR FVG;

Ritenuto pertanto indispensabile procedere al proseguimento dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistici, tranviari e marittimi, per il periodo 1 settembre 2017 - 31 dicembre 2017.

Preso atto che:

- le Aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico locale, Trieste Trasporti Spa, S.A.F. – Autoservizi F.V.G. Spa, A.T.A.P. Spa e APT spa, in esito a specifico incontro tenutosi in data 13 luglio 2017 con gli Uffici Regionali preposti, giusto verbale di pari data, fermi restando e confermati tutti i contenuti dei vigenti contratti, compresi quelli inerenti la sostituzione del materiale rotabile, hanno formalmente convenuto al prolungamento dei rapporti contrattuali in essere, per il periodo 1 settembre 2017 31 dicembre 2017 con determinazione del corrispettivo contrattuale in proporzione a quello già riconosciuto per l'anno 2016, sulla base del periodo di proroga contrattuale;

- nel corso del medesimo incontro si è convenuto che l'erogazione dell'anticipo del 90 % del corrispettivo riferito al periodo 01 settembre 2017-31 dicembre 2017 avverrà entro il mese di ottobre 2017 e che alla erogazione del saldo del corrispettivo riferito all'intero periodo 01 gennaio 2017- 31 dicembre 2017, si provvederà entro il 31 marzo 2018, previa la disponibilità, entro il mese di gennaio 2018, della documentazione rendicontativa da parte delle Aziende.

Ritenuto di disporre in ordine alla prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistici e marittimi per il periodo dal 1 settembre 2017 fino a tutto il 31 dicembre 2017, alle condizioni sopraindicate e al fine di assicurare continuità ai servizi di T.P.L..

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio,

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

- 1) in relazione allo stato della procedura di gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e per i motivi ed alle condizioni esposte in premessa, di disporre la prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale per il periodo dal 1 settembre 2017 al 31 dicembre 2017.
- 2) Di autorizzare la competente struttura regionale a formalizzare i conseguenti atti contrattuali e di spesa.
- 3) Di riservarsi ulteriori valutazioni in merito a prosecuzioni dei contratti in essere per l'anno 2018 sulla base dell'andamento del contenzioso.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

Delibera n° 2604

Estratto del processo verbale della seduta del
22 dicembre 2017

oggetto:

CONTRATTI DI SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOMOBILISTICO E MARITTIMO ANNO 2018. DETERMINAZIONI.

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

Gabriella DI BLAS Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Vista la legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 “Attuazione del decreto legislativo n. 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità” ed in particolare l'articolo 38, comma 6bis, secondo il quale l'Amministrazione regionale può autorizzare la proroga tecnica dei contratti del TPL automobilistico e marittimo e l'articolo 9, comma 1, lettera b) che individua, tra le funzioni della Regione, quella relativa all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico e la gestione dei relativi contratti di servizio.

Visti gli atti di prosecuzione dell'efficacia contrattuale dei contratti di TPL per il periodo 1/1/2017 – 31/12/2017, stipulati tra la Regione FVG e le Aziende concessionarie delle rispettive Unità di Gestione.

Considerato che in relazione al contenzioso in atto sull'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, e a quanto statuito dal TAR FVG con sentenza n. 252 del 25/7/2017 non sono al momento puntualmente definibili le tempistiche di avvio dei nuovi servizi e che in data 15 febbraio 2018 è fissata l'udienza di merito davanti al Consiglio di Stato ;

Preso atto delle motivazioni con le quali gli attuali gestori dei servizi di trasporto pubblico locale hanno evidenziato la necessità di un prolungamento quantomeno annuale degli attuali Contratti di servizio in ragione anche della prosecuzione del programma di sostituzione del materiale rotabile e degli investimenti correlati nonché, più in generale, di una più efficace gestione nella programmazione dei servizi;

Atteso che la previsione minima di avvio dei nuovi servizi, considerati i tempi per arrivare alla sentenza del Consiglio di Stato, le tempistiche di sottoscrizione del contratto con il nuovo gestore e quelle offerte in gara per l'avvio dei nuovi servizi avvicinano comunque di molto alla fine del 2018 l'avvio operativo del nuovo affidamento;

Ritenuta prioritaria la necessità di garantire la continuità del servizio di Trasporto Pubblico Locale regionale automobilistico e marittimo nelle more delle decisioni del Consiglio di Stato e dei successivi adempimenti;

Rilevato che allo stato attuale degli atti del contenzioso appare opportuno procedere ad una prosecuzione dei rapporti in essere per il periodo dal 1 gennaio 2018 e fino a tutto il 31 dicembre 2018, riservandosi tuttavia la facoltà di recesso anticipato dai richiamati rapporti contrattuali qualora dovessero intervenire le condizioni giuridiche per la stipulazione del contratto di servizio con l'aggiudicatario della gara per l'affidamento dei servizi di TPL e il correlato avvio dei nuovi servizi da parte del gestore unico anticipatamente rispetto alla scadenza del 31 dicembre 2018, senza che ciò dia diritto ad alcun titolo ad indennizzi o maggiori oneri;

Preso atto che:

le Aziende esercenti il servizio di trasporto pubblico locale, Trieste Trasporti Spa, Autoservizi F.V.G S.A.F. Spa, A.T.A.P. Spa e APT spa, in esito a specifico incontro tenutosi in data 22 novembre 2017 con gli Uffici Regionali preposti, giusto verbale di pari data, hanno formalmente convenuto:

A - Il proseguimento dell'efficacia dei rapporti contrattuali dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e marittimi in essere, dal 1 gennaio 2018 fino al 31 dicembre 2018, ad importo del corrispettivo invariato rispetto a quello già riconosciuto per l'anno 2017 e con la conferma di tutti i patti e condizioni già previsti nei contratti di prosecuzione al 31/12/2017, compresi i servizi sviluppati nel corso del 2017 e gli obblighi relativi alla sostituzione del materiale rotabile e di messa a disposizione a favore del nuovo gestore.

B - i termini e le modalità di erogazione dei corrispettivi contrattuali sono i seguenti:

- gli acconti dei corrispettivi riferiti al periodo sopraddetto saranno erogati dalla Regione rispettivamente: per il 90% del complessivo importo contrattuale entro il mese di marzo 2018;
- i saldi dei corrispettivi saranno erogati entro il 30 marzo 2019, previa disponibilità e verifica positiva della documentazione rendicontativa da parte delle Aziende.

C - Il valore dei titoli di viaggio per il 2018 resta invariato rispetto a quanto già previsto per l'anno 2017. Le Aziende confermano altresì gli impegni già assunti in termini di regime tariffario e di titoli di viaggio fino alla fine della prosecuzione contrattuale. Le Aziende di trasporto si impegnano inoltre, senza oneri per la regione,

ad attuare le ulteriori integrazioni tariffarie sperimentali:

- correlate al riavvio dei servizi ferroviari lungo la linea Sacile-Gemona;
 - correlate ai servizi automobilistici e ferroviari sulla direttrice Udine-Cividale e al servizio urbano di Udine;
- nonché ad attuare altre integrazioni modali o tariffarie sperimentali o modifiche alle integrazioni vigenti che si ritenesse, concordemente, di avviare nel corso dell'anno 2018.

D - La Regione, qualora dovessero intervenire le condizioni giuridiche per la stipulazione del contratto di servizio con l'aggiudicatario della gara per l'affidamento dei servizi di TPL ed il correlato avvio dei nuovi servizi da parte del nuovo gestore anticipatamente rispetto alla scadenza del 31 dicembre 2018, ha la facoltà del recesso anticipato dei rapporti contrattuali in essere senza che ciò dia diritto ad alcun titolo ad indennizzi o maggiori oneri. In tale ipotesi l'eventuale maggior corrispettivo versato alle Aziende di Trasporto, sarà oggetto di restituzione in proporzione ai dodicesimi corrispondenti ai mesi nei quali non verrà effettivamente svolto il servizio.

È stato altresì convenuto che il mantenimento per il 2018 dei valori del corrispettivo e di quelli dei titoli di viaggio, definisce integralmente tutti gli andamenti inflattivi rilevati fino alla data del 31.12.2017 a valere sui corrispettivi e sui valori dei titoli di viaggio fino al 31.12.2018, e che in caso di eventuali prolungamenti contrattuali all'anno 2019 i valori relativi al corrispettivo e ai titoli di viaggio riferiti all'anno 2018, saranno oggetto di adeguamento sulla base dell'andamento inflattivo rilevato nel corso del 2018 stesso, secondo i meccanismi già previsti dai Contratti di Servizio;

Ritenuto di disporre in ordine alla prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico Locale automobilistici e marittimi per il periodo dal 1 gennaio 2018 al 31 dicembre 2018, alle condizioni sopraindicate e al fine di assicurare continuità ai servizi di T.P.L.;

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio,

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

- 1) Di disporre, per i motivi ed alle condizioni esposte in premessa, sulla base degli esiti dell'incontro del 22/11/2017 di cui nelle premesse, in relazione allo stato della procedura di gara per l'affidamento dei servizi automobilistici di trasporto di persone urbani ed extraurbani e dei servizi marittimi di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il proseguimento dell'efficacia dei rapporti contrattuali dei servizi di trasporto pubblico locale automobilistici, tranviari e marittimi in essere, dal 1 gennaio 2018 e fino al 31 dicembre 2018, ad importo del corrispettivo invariato rispetto a quello già riconosciuto per l'anno 2017 e con la conferma di tutti i patti e condizioni già previsti nei contratti di prosecuzione al 31/12/2017, compresi gli obblighi relativi alla sostituzione del materiale rotabile;
- 2) Di dare atto che la copertura della spesa derivante dalla prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di Trasporto Pubblico è assicurata dalla disponibilità del relativo capitolo di bilancio, come integrata dalla previsione di uno stanziamento aggiuntivo in sede di manovra di bilancio per il 2018.
- 3) Di autorizzare la competente struttura regionale a formalizzare i conseguenti atti contrattuali e di spesa.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE

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 2017 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 2017 al 31 agosto 2017, successivamente prorogato al 31 dicembre 2017.

Di seguito è esposta la produzione chilometrica complessiva relativa ai servizi TPL svolti nel 2017.

Servizio urbano

Servizio urbano		1.289.044	Km
a)	Linea	1.291.927	Km
b)	Deviazioni	-1.339	Km
c)	Bis	133	Km
d)	corse non svolte	487	Km
e)	corse non svolte per sciopero	1.190	Km
f)	Trasferimenti	58.337	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)	25.183	Km
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	50.606	Km

Risulta evidente dai dati che i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 1.677 km) sono ampiamente inferiori a quelli effettuati in compensazione.

Nei prospetti di dettaglio, per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze" sono stati imputati per le diverse linee i relativi valori delle percorrenze prodotte, dei bis effettuati, delle deviazioni, delle corse non svolte e dei servizi in compensazione ex art. 9, comma 1, L.R. 9/2004 afferenti alle linee stesse (pari a complessivi 17.677 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **1.306.721 km**.

Servizio extraurbano

Servizio extraurbano		4.226.884	Km
a)	Linea	4.170.966	Km
b)	Deviazioni	21.771	Km
c)	Bis	38.904	Km
d)	corse non svolte	713	Km
e)	corse non svolte per sciopero	4.044	Km
f)	trasferimenti	608.961	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	119.514	Km

Analogamente a quanto evidenziato per il servizio urbano, anche nel caso dell'extraurbano, i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 4.757 km) risultano ampiamente inferiori a quelli effettuati in compensazione

Nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze", per le diverse linee sono stati imputati i relativi valori delle percorrenze prodotte, dei bis effettuati, delle deviazioni, delle corse non svolte e dei servizi in compensazione ex art. 9, comma 1, L.R. 9/2004 afferenti alle linee stesse (pari a complessivi 37.285 km); per tale ragione il dato complessivo delle percorrenze risulta pari a **4.278.800 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 2017 si sono registrate tre giornate interessate da sciopero, nelle quali sono state generate le mancate percorrenze evidenziate nelle precedenti tabelle.

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nelle tabelle di cui sopra (linea+deviazioni+bis-corse non svolte-corse non svolte per sciopero) mostra, rispetto al 2016, una diminuzione complessiva delle percorrenze pari a 43.629 km (0,78%); in particolare le percorrenze del servizio urbano sono diminuite di 15.085 km (1,16%) mentre quelle extraurbane di 28.544 km (0,67%).

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze" evidenzia, rispetto al 2016, una diminuzione complessiva pari a 29.258 km (0,52%): 15.345 km (1,16%) per il servizio urbano e 13.913 km (0,32 %) 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 5.711.231 km, di cui 1.364.883 km urbani e 4.346.398 km extraurbani.**

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

I passeggeri totali del servizio extraurbano risultano, nel 2017, 3.945.029, in aumento di 78.539 unità rispetto all'anno precedente. Di questi, 3.387.415 risultano essere sistematici, mentre i passeggeri muniti di biglietto di corsa semplice sono pari a 557.614.

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 2017-2018 si struttura con:

- 18 navette in partenza dal Centro Intermodale Passeggeri, di cui 3 effettuate mediante autosnodati, a cui si aggiungono 12 giroscuole che una volta giunti a Gorizia, prima di recarsi al Centro Intermodale, effettuano un percorso urbano con fermate in corrispondenza dei principali istituti scolastici;
- 35 navette, distribuite tra le 13:00 e le 14:00 in funzione degli orari di uscita dagli istituti scolastici, che effettuano un percorso urbano con fermate in corrispondenza dei principali istituti scolastici con destinazione Centro Intermodale.

I passeggeri interessati da questo servizio, indispensabile per la mobilità scolastica della città di Gorizia, sono conteggiati, tenuto conto degli usuali criteri di prudenza, in considerazione dell'occupazione dei mezzi e del numero di abbonamenti annuali studenti emessi con destinazione Gorizia, in circa 750.000 unità. Considerato che i giroscuole e le navette di Gorizia afferiscono alla linea Codice Regionale 4029, il dato dei passeggeri trasportati dalla stessa sale a 759.000, mentre quello complessivo del servizio extraurbano risulta essere pari nel 2017 a quasi 4.700.000 unità.

Per quanto riguarda il servizio urbano, complessivamente nel 2017 i passeggeri sono stati 1.790.344, dato che registra un aumento di 88.628 unità rispetto all'anno precedente, suddivisi in 1.169.657 cosiddetti sistematici, e in 620.687 muniti di biglietto corsa semplice.

I proventi del traffico rispecchiano la competenza dell'anno solare e sono evidenziati al netto dell'IVA.

Nel dettaglio, il settore extraurbano vede una flessione degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 15.544,00) e un aumento di quelli da abbonamenti (pari a € 36.308,00). Tale aumento, non corrispondente all'aumento del numero dei titoli venduti, è conseguente al mantenimento anche per il 2017 dell'incremento della scontistica per gli abbonamenti integrati urbano-extraurbano, gli abbonamenti emessi via web e per gli abbonamenti 2° e 3° figlio.

Il settore urbano vede, invece, sia un leggero aumento degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 1.129,00), sia un aumento degli introiti da abbonamenti (pari a € 23.909,00). Anche in questo caso l'incremento degli incassi dovuti ad abbonamenti risulta influenzato dalla scontistica introdotta dal 2016.

Secondo una prospettiva di area, il servizio urbano Gorizia registra un leggero incremento degli introiti (pari al 0,85%), mentre si registra una diminuzione per quello di Grado (1,89%) e un importante aumento per quello di Monfalcone (6.36%).

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 2017 ed una al periodo invernale 2017/2018) 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 2017 l'andamento positivo precedentemente rilevato, gli indici di soddisfazione espressi dal Cliente hanno premiato APT sia dal punto di vista del livello assoluto degli stessi, sia come trend di miglioramento.

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

La linea marittima Trieste – Grado è stata attivata dal 02 giugno 2017 al 10 settembre 2017, per complessive 88 giornate di servizio, con la consueta sospensione nelle giornate di lunedì feriali, a meno del 14 agosto.

Come per il 2016, le favorevoli condizioni meteorologiche hanno influenzato positivamente l'andamento del servizio, sia dal punto di vista dei passeggeri trasportati che da quello degli incassi.

I dati relativi esprimono quanto sopra affermato:

- I passeggeri paganti trasportati totali risultano 29.818, con un aumento rispetto a quelli del 2016 pari a 8.008 unità (36,7%);
- Parallelamente si è registrato un aumento degli incassi rispetto al 2016 pari a € 30.463,00 (26,3%);
- Il numero di persone che utilizzano la FVG Card, che consente di usufruire di una particolare scontistica, è risultato essere in forte crescita rispetto il 2016 raggiungendo una quota significativa in termini di passeggeri trasportati: complessivamente 2.258 titoli di viaggio di andata e ritorno emessi, pari al 15,1% del totale, con un aumento registrato di 808 unità rispetto al 2016.

Va inoltre segnalato il trend di crescita del numero di biciclette trasportate pari nel 2017 pari a 288 in più rispetto a quelle trasportate nel 2016. 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 2016, quindi pari a 35 autobus per i servizi urbani e 82 per quelli extraurbani. Tutti gli autobus sono dotati di sistema AVM.

Oltre ad un tanto, la flotta aziendale include anche un ulteriore autobus extraurbano adibito allo svolgimento di un servizio subappaltato da SAF AUTOSERVIZI FVG S.p.A, un mezzo urbano per l'operatività in essere del servizio transfrontaliero e cinque mezzi per il servizio di trasporto all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Per quanto attiene alla accessibilità agli autobus per utenza con disabilità, i mezzi dotati di pedana, elettrica o manuale, sono 35 sul parco urbano e 24 sul parco extraurbano (7 unità in più rispetto al 2016). Risulta mantenuto il numero di mezzi dotati delle apparecchiature per ipovedenti, complessivi 29 impianti, che nel corso del processo di rinnovo della flotta vengono di volta in volta dismessi dai mezzi da alienare e installati su quelli di nuova immatricolazione.

Alla fine del 2017 l'età media del parco TPL è pari ad anni 6,94 così suddivisa:

- servizio urbano anni 7,15;
- servizio extraurbano anni 6,85.

Oltre ai servizi di TPL, APT è anche impegnata nell'erogazione di servizi cosiddetti aggiuntivi che, pur non facendo parte dell'oggetto del Contratto di Servizio siglato, hanno matrice simile agli stessi e vengono attivati in collaborazione con l'amministrazione provinciale o locale. Tali servizi, che arrivano a coinvolgere un importante numero di risorse umane e tecniche, possono essere di natura puntuale, cioè attivati in particolari condizioni (come ad esempio il servizio navetta organizzato in collaborazione con il Comune di Monfalcone in occasione della fiera di San Nicolò o per il Carnevale Monfalconese), o possono avere una struttura più complessa e articolata su un lungo periodo. Vale la pena sottolineare che anche nel 2017, 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, 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 2017 il servizio, ha visto impegnati 1 mezzo per tutta la giornata nei week-end di giugno e settembre e nelle giornate di sabato dei mesi di luglio ed agosto, 2 mezzi per tutta la giornata nelle domeniche di luglio ed agosto e 3 mezzi nel week-end di Ferragosto per complessive 44 giornate mezzo nel corso dell'estate;
- Trenino di Grado: il servizio, svolto in collaborazione con il comune di Grado, nel 2017 è stato attivato giornalmente dal 1 luglio al 27 agosto con funzione prettamente ludico-turistica;

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2017, 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 2017, attraverso tre diversi ambiti metodologici corrispondenti a quanto richiesto da altrettanti Enti committenti:

- Affidamento per l'A.S. 2017/2018 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 fine 2017 del servizio scuolabus degli studenti della scuola Perco di Lucinico temporaneamente trasferiti nell'istituto di via Diaz a Gorizia a seguito dell'incendio avvenuto nella sede di via Romana a Lucinico. Il servizio è composto da due linee di andata (una da Mossa e una da Lucinico) e due linee di ritorno.
- 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 una terza linea, solo percorso casa – scuola, del servizio scuolabus di Monfalcone a partire dal mese di ottobre.

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 2016 – 04 novembre 2017. Alla scadenza il servizio di trasporto è stato nuovamente affidato ad APT per il periodo 05 novembre 2017– 04 novembre 2018.

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

Per l'esecuzione di tale servizio sono state potenziate sia le risorse umane (complessivi 10 operatori coinvolti che effettuano in parte anche corse di TPL), sia le risorse tecniche, con l'acquisizione di un mezzo urbano e il mantenimento in flotta, extra TPL, di quattro mezzi urbani in seguito alla consegna di altrettanti nuovi bus assegnati alla flotta TPL.

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

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

Nel 2017 il servizio è stato utilizzato da 12.166 passeggeri con una sensibile contrazione rispetto all'anno precedente, pari a 1.094 unità.

L'obiettivo futuro di APT, già espresso in fase di progettazione del nuovo servizio urbano di Gorizia, è quello di integrare il servizio offerto dalla linea internazionale mediante una sinergia tra le reti urbane di Gorizia e Nova Gorica attraverso la determinazione di punti di contatto tra le stesse.

Infine nel 2017 è proseguita l'importante collaborazione con l'azienda Trumpy Tours che gestisce per conto di Costa Crociere l'accoglienza dei croceristi in diversi porti italiani e, nel caso specifico, Trieste. Dal 30 aprile 2017 al 15 ottobre 2017 settimanalmente la motonave Costa Mediterranea ha effettuato scalo a Trieste per lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri. APT si è occupata dei trasferimenti dall'aeroporto di Ronchi dei Legionari a Trieste sottonave dei passeggeri in arrivo o in partenza con servizi di linea o con i voli charter, oltre ai tour turistici di Trieste che venivano effettuati dagli altri passeggeri.

IL SERVIZIO PER LA COLLETTIVITÀ

LE SEDI

Compendio TPL, via Caduti di An 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.

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

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

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.

Gli orari di apertura vigenti sono nel periodo estivo da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 14.00, da lunedì a venerdì dalle ore 7.00 alle ore 19.00 e sabato dalle ore 7.00 alle ore 14.00; domenica e festivi chiuso.

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

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

Uffici e deposito di Monfalcone

L'Unità Operativa di Monfalcone si trova nel quartiere di Panzano a poca distanza dai cantieri navali della cittadina, anche se defilata dalle principali direttrici di traffico che collegano l'ingresso degli stabilimenti alla viabilità extraurbana. Il quartiere di Panzano è area abitativa costruita negli anni cinquanta a servizio delle maestranze impiegate nei cantieri. Il collegamento alla viabilità extraurbana è dato dalla rotonda della "Marcelliana" dalla quale in direzione sud-ovest parte la statale diretta verso Staranzano e Grado mentre verso nord-est si può raggiungere il centro cittadino e il viale Valentini che porta verso Trieste. L'ubicazione così prossima ai cantieri, è legata allo storico uso dei mezzi pubblici da parte dei lavoratori, attualmente meno pronunciato che in passato. L'aspetto legato al traffico ha, come logico, grande ciclicità nell'arco giornaliero.

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

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

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 impianto per l'erogazione dell'urea per autotrazione e di un nuovo impianto di lavaggio del tipo "a portale mobile" e con 3 spazzole, una orizzontale e due verticali.

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

Biglietteria di Monfalcone

La biglietteria di Monfalcone è situata in Via F.lli Rosselli n.13; il servizio di gestione è affidato in outsourcing ad una ditta esterna a seguito di una gara d'appalto.

I locali adibiti a tale funzione sono stati acquisiti in locazione (contratto di locazione con scadenza al 30/04/2018) e sono stati resi funzionali alle esigenze del servizio a cura di APT. La superficie occupata è di circa 78 mq.

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

Gli orari di apertura vigenti sono, nel periodo invernale, da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00; domenica e festivi chiuso; nel periodo estivo (luglio e agosto), da lunedì a sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00 e domenica dalle ore 8.00 alle ore 15.00.

Biglietteria e Autostazione di Grado

I locali della Biglietteria di Grado si trovano all'imbocco della lunga banchina carrabile che collega Grado all'entroterra aquileiese; l'area è a pochi passi dal centro storico della cittadina, ma comunque in una posizione tale da non creare interferenze. Lo spazio antistante l'edificio biglietteria è un piazzale pubblico nel quale sono riservate delle aree per lo stazionamento delle autocorriere, che funge da autostazione.

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

L'insediamento nel tessuto urbano di quella che è un'isola turistica rende sensibili a tutti gli aspetti che riguardano il traffico ed il rumore. La posizione così prossima all'uscita dal centro urbano fa sì che lo scarso traffico ed il rumore generato dalle autocorriere in arrivo e partenza non siano rilevanti ai fini del rispetto delle normative a riguardo.

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, recentemente ampliata per ragioni di servizio dovute alla chiusura momentanea del ponte di Grado, consta di quattro stalli bus delimitati da panettoni con banda rifrangente e segnaletica verticale; l'area 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 Cormòns

Il deposito è costituito da due stalli riservati a titolo non oneroso all'Azienda dal Comune di Cormòns; gli stalli, situati presso il parcheggio del campo di calcio di Cormòns in via Brazzano (S.R. 356), sono delimitati da segnaletica orizzontale. La posizione dell'area sulla direttrice Cormòns-Cividale per i mezzi extraurbani permette un'ottimizzazione delle corse con origine e termine "Cormòns", una riduzione dei vuoti e consente di ridurre i tempi di sostituzione per guasto di mezzi in partenza da Cividale.

PASSEGGERI TRASPORTATI E PERCORRENZE

Il traffico generato si può sintetizzare come segue:

tipologia	traffico chilometrico generato – 2014	traffico chilometrico generato – 2015	traffico chilometrico generato – 2016	traffico chilometrico generato – 2017
TPL EXTRAURBANO	4.213.777	4.251.116	4.292.713	4.278.800
TPL URBANO	1.304.110	1.316.523	1.322.066	1.306.721
TPL MARITTIMO	480 corse (760 ore di navigazione)	492 corse	480 corse (760 ore di navigazione)	480 corse (760 ore di navigazione)
TOTALI	5.517.887	5.567.639	5.614.779	5.585.521

I dati relativi all'esercizio 2017, suddivisi per linea, vengono così evidenziati:

cod. reg.	Nome pubblico della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
	Marittima Grado Trieste	-	72.000	29.818	-
4001	URBANO GO - LINEA 1	243.999	11.267.913	340.221	18,68
4002	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA ESTERNA	77.563	3.581.890	99.145	24,1
4003	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA INTERNA	27.689	1.278.676	34.620	18,4
4004	URBANO GO - CIRCOLARE NERA ESTERNA	59.599	2.752.259	64.464	25,21
4005	URBANO GO - CIRCOLARE NERA INTERNA	20.384	941.365	39.913	18,62
4006	URBANO GO - LINEA 6	63.011	2.909.884	57.618	19,61
4007	URBANO GO - LINEA 8	69.066	3.189.485	103.189	23,3
4008	URBANO MONFALCONE - 32 - CANTIERI - RONCHI VIA CURIEL	93.528	5.044.946	186.775	18,28
4009	URBANO MONFALCONE - 33 - PIAZZA UNITA' - SAN POLO	68.184	3.677.868	133.250	21,14
4010	URBANO MONFALCONE - 34 - PIAZZA UNITA' - STAZIONE F.S.	166.027	8.955.507	240.850	20,16
4011	URBANO MONFALCONE - 35 - MARINA JULIA - PIAZZA UNITA'	183.173	9.880.386	307.941	20,33
4012	URBANO MONFALCONE - 36 - STAZIONE F.S. - SAN POLO	71.209	3.841.016	28.349	18,11
4013	URBANO GRADO - MOLO TORPEDINIERE - GRADO PINETA E CAMPEGGI	163.289	8.807.743	154.009	21,95

cod. reg.	Nome pubblico della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
4014	1 - GORIZIA - AEROPORTO - MONFALCONE - GRADO	838.879	65.617.111	799.372	36,91
4015	2 - GORIZIA - MARIANO - CORMONS	170.160	13.309.902	195.485	38,45
4016	3 - GRADISCA - S.PIER - S.CANZIAN - MONFALCONE	305.108	23.865.563	315.757	30,88
4017	4 - GORIZIA - ROMANS - BORGNANO	78.957	5.881.633	94.463	40,25
4018	5 - GRADISCA - VILLESSE – CORMONS (*)	-	-	-	-
4019	6 - GORIZIA - JAMIANO - MONFALCONE	24.338	1.752.303	34.879	41,71
4020	7 - GORIZIA - POGGIO III ARMATA - SAGRADO	109.276	8.139.957	74.255	35,29
4021	8 - GORIZIA - S.MICHELE - DOBERDO' - MONFALCONE	109.242	8.137.469	77.554	31,99
4022	9 - GORIZIA - S.FLORIANO - OSLAVIA - GORIZIA	52.635	3.920.761	14.161	25,46
4023	21 - GRADO - FOSSALON - STARANZANO - MONFALCONE - TRIESTE	107.828	8.032.118	108.273	40,56
4024	22 - GRADO - VILLESSE - GORIZIA	286.268	22.391.852	400.304	45,47
4025	23 - GORIZIA - CORMONS - CIVIDALE	109.836	8.591.384	130.289	36,82
4026	24 - GORIZIA - PALMANOVA - PRIVANO	22.738	1.693.801	30.583	43,27
4027	25 - GORIZIA - AIELLO - CERVIGNANO	74.087	5.518.756	92.271	40,1
4028	26 - GRADO - CERVIGNANO - FIUMICELLO - MONFALCONE	238.432	17.668.929	325.842	36,22
4029	27 - GRADISCA - CORMONS - MANZANO	93.449	7.309.643	9.425	23,17
4030	UDINE - PALMANOVA - MONFALCONE CANTIERI	31.929	2.378.368	9.065	40,85
4031	CRAUGLIO - S.VITO - MONFALCONE CANTIERI	69.227	3.640.836	22.524	39,28
4032	GRADO - CERVIGNANO	49.453	3.868.189	132.800	43,36
4033	RONCHIS - MONFALCONE CANTIERI (*)	-	-	-	-
4034	PORTOGRUARO - MONFALCONE CANTIERI	15.820	1.178.412	8.562	56,13
4035	UDINE - AEROPORTO - MONFALCONE - TRIESTE	1.480.818	110.299.571	1.063.422	40,9
4036	TRIESTE - LIGNANO	10.320	768.764	5.743	46,48

(*) modifiche effettuate a partire dal 2013 a seguito della ridefinizione derivante dalla riduzione dei corrispettivi spettanti alle Aziende concessionarie, prevista dalla Finanziaria regionale per l'anno 2013

LA GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

L'AMMODERNAMENTO DEL PARCO MEZZI

Durante il 2017 sono stati acquistati ed immatricolati esclusivamente autobus a basse emissioni e bassi consumi. In particolare sono stati acquistati (coda di gara 2016) sette mezzi extraurbani dotati di motore a standard EURO 6.

L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2017 è pari a 6,94 anni. Si riporta di seguito la sintesi degli acquisti effettuati in ambito TPL da APT nel corso degli anni:

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2000, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 3 autobus extraurbani a due piani NEOPLAN N 122/3 2 autobus urbani AUTODROMO ALE' 7154	10,40
2001, acquisto di:	20 autobus extraurbani MAN UL 313 4 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	7,34
2002, acquisto di:	4 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani corti DE SIMON IN3 2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	7,15
2003, acquisto di:	8 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani a due piani NEOPLAN N4426/3 2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	6,35
2004, acquisto di:	2 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani DE SIMON IL3	6,67
2005, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	6,74
2006, acquisto di:	3 autobus urbani EUROPOLIS 200 E 8.17 7,90 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	7,20
2007, acquisto di:	2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M231CU 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA 3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA HD	6,80
2008, acquisto di:	1 autobus urbano RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 1 autobus urbano BREDAMENARINIBUS M230 CU 1 autobus extraurbano DESIMON MILLEMIGLIA HD	7,44
2009, acquisto di:	3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 5 4 autobus extraurbani TEMSA TOURMALIN EURO 5	7,44
2010, acquisto di:	1 autobus extraurbano TEMSA TOURMALIN EURO 5 (coda di gara)	7,49

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
	1 autobus urbano da 8 metri 1 autobus extraurbano da 12 metri IVECO CROSSWAY 3 autosnodati extraurbani da 18 metri	
2011, acquisto di:	1 autobus elettrico (coda di gara) RAMPINI ALE' EL urbano da 8 metri 6 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY 1 autobus elettrico RAMPINI ALE' EL	7,39
2012, acquisto di:	4 autobus urbani da 8 metri RAMPINI ALE' EEV 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,42
2013, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C 3 autobus urbani da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,38
2014, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C (coda di gara) 5 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress Euro 6	7,31
2015, acquisto di:	4 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2014) 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress (coda di gara 2014)	7,43
2016, acquisto di:	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

Relativamente alle infrastrutture di supporto al parco mezzi continuano a funzionare a regime le 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti); continua a funzionare il monitor informativo installato presso l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari. Il Monitor, grazie al collegamento con il sistema AVM della flotta autobus, fornisce in tempo reale all'utenza in i minuti di attesa per arrivi e partenze degli autobus da e per l'aeroporto.

Il servizio di trasporto biciclette sulla linea Gorizia - Grado, iniziato con l'estate 2013, è proseguito anche per la stagione estiva 2017; ai fini di favorire ulteriormente la mobilità ciclabile, durante il 2017 è stata istituita una nuova fermata idonea al carico e scarico delle biciclette in prossimità del Sacratio di Redipuglia.

Situazione parco mezzi da Turismo ed Extra-TPL – anno 2017:

APT SpA - COMPOSIZIONE PARCO MEZZI TURISMO ED EXTRA TPL - anno 2017								
matr	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
314	BW137HZ	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2002	EURO 3	15	12,00
316	BZ767EX	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2004	EURO 3	13	12,00
318	DC423RG	MERCEDES-BENZ 816 DF 42/75	SORA - VARIO ALLUNGATO ALLARGATO	SCUOLABUS	2007	EURO 4	10	7,73
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	9	9,45
321	DL373KE	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	8	12,00
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	7	6,95
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	5	12,00
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	5	9,45
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	-	4,50
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	4	9,45
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	3	12,00
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	-	4,50
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	2	8,52
331	FE177VA	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2003	EURO 3	14	9,00
ETA' MEDIA PARCO (*) esclusi carrelli porta biciclette								7,92

L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Durante il 2017, l'attività di APT è stata prettamente di carattere manutentivo e conservativo con il fine di mantenere i risultati precedentemente raggiunti:

- miglioramento dei livelli di salute, sicurezza e benessere sul lavoro;
- diminuire i costi complessivi della salute e sicurezza sul lavoro, in particolare di quelli derivanti da incidenti, infortuni e malattie professionali, minimizzando i rischi cui possono essere esposti i dipendenti e i terzi che si relazionano con l'Azienda, come clienti, fornitori, visitatori, ecc. ;
- migliorare l'efficienza e le prestazioni dell'Azienda;
- salvaguardare l'immagine, sia interna che esterna, dell'Azienda;
- ridurre dei consumi energetici;
- rinnovare gli impianti e le attrezzature dell'officina per procedere di pari passo con l'evoluzione tecnologica del parco mezzi e delle relative misure antinquinamento;
- preservare le infrastrutture di esercizio.

Il Sistema di Gestione Integrata è stato rivisto alla luce della transizione alle nuove norme UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015 ed al mantenimento della certificazione integrata (UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002) è concentrata sul mantenimento in efficienza delle infrastrutture e degli impianti al fine di perseguire molteplici obiettivi:

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

Compendio Uffici/Deposito/officina – Gorizia

Nel corso 2017 non vi sono state modifiche sostanziali al compendio Deposito-Officina-Uffici di Gorizia.

L'impianto fotovoltaico (28,3 kW) e gli accorgimenti tecnici adottati per minimizzare i consumi, hanno permesso di contenere i consumi di energia elettrica anche per il 2017.

Visto l'ulteriore aumento di mezzi che necessitano di additivazione di urea per autotrazione, l'impianto per l'erogazione dell'urea assolve ampiamente alla sua funzione; l'impianto è integrato, come per il gasolio, con il sistema di monitoraggio informatico delle erogazioni (SYS Card).

L'impianto di autolavaggio a portale fisso del Deposito Gorizia "IDROEQUIP – TAMMERMATIC", installato nel 2006 (4 spazzole verticali), è stato implementato con un sistema di rilevamento del mezzo in ingresso mediante "TAG" che ha sostituito il lettore di tessera con microchip.

Le attrezzature e le infrastrutture sono state regolarmente sottoposte e manutenzione e a verifica; la manutenzione semestrale dei presidi antincendio ed il controllo quadrimestrale delle Cassette di Pronto soccorso sono stati eseguiti, per tutte le sedi e per l'intero parco mezzi, da parte di ditte specializzate. Sono state acquistate 3 nuove scale a Norma EN131 per l'officina e due carrelli specifici per la movimentazione e sollevamento delle batterie degli autobus.

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; come per il Deposito di Gorizia, 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.

Centro Intermodale Passeggeri di Gorizia (CIP)

Anche con l'inizio dell'anno scolastico 2017/18 è stato effettuato il consueto ripasso della segnaletica orizzontale di tutta l'area, compresa quella riguardante le numerose scritte "Vietato oltrepassare la linea gialla" introdotte nel 2013 al fine di migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza degli utenti.

Biglietteria e Autostazione di Grado

L'area di parcheggio dei bus, che ha trovato sede presso l'isola della Schiusa a partire dalla fine del 2010, rimane per tutto il 2017 nella medesima posizione. Sono stati effettuati durante il 2017 piccoli interventi di manutenzione ordinaria programmata all'edificio della biglietteria.

Biglietteria di Monfalcone

Durante il 2017 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

Infrastrutture di esercizio

E' proseguita durante il 2017 la manutenzione migliorativa degli impianti comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli, bacheche e panchine. Nel corso del 2017 sono state installate ulteriori due pensiline in altrettante posizioni.

Confermato il funzionamento delle 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti). Conclusa l'installazione di una ulteriore emettitrice automatica di biglietti a Gradisca d'Isonzo (Viale Regina Elena). L'impianto è analogo ai 7 già esistenti (schermo "touch screen" con la possibilità di effettuare il pagamento in contanti e, in tutte le valute, con pos e carta di credito). Funziona regolarmente il monitor informativo installato presso l'Aeroporto di Ronchi dei Legionari. Il Monitor, grazie al collegamento con il sistema AVM della flotta autobus, fornisce in tempo reale all'utenza in i minuti di attesa per arrivi e partenze degli autobus da e per l'aeroporto.

E' continuata, anche durante il 2017, la collaborazione con la Motorizzazione ed il Comune di Gorizia finalizzata a migliorare la fruibilità del servizio da parte degli utenti con ridotte capacità motorie su fermate periferiche; in particolare sono state riviste alcune fermate del Corso Italia a Gorizia (servizio urbano ed extraurbano).

Infrastrutture informatiche e telefoniche

Rimane sostanzialmente invariato il sito internet aziendale 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.

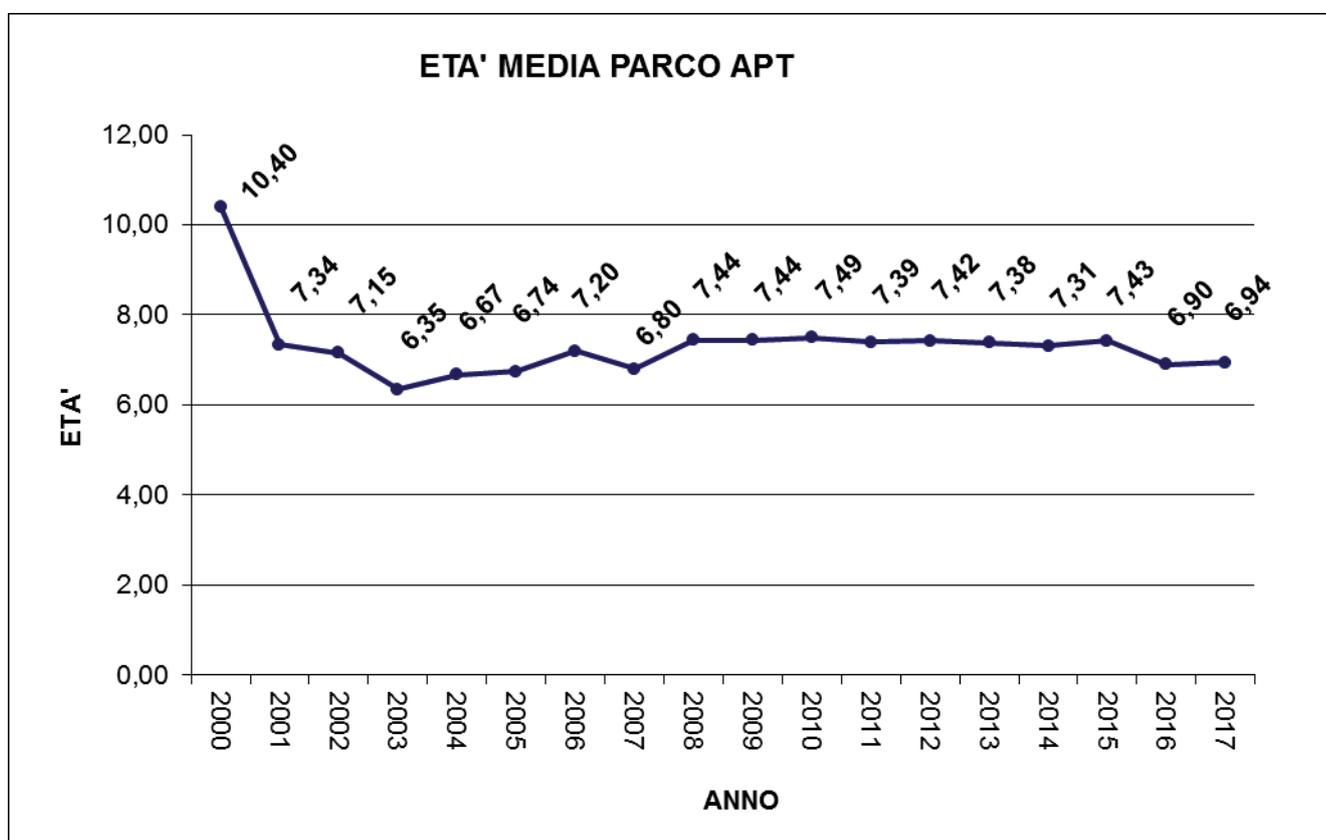
Il sistema di rilevazione delle presenze mediante Budge magnetico ed il sistema di controllo informatizzato degli accessi presenti in ogni sede aziendale, continuano funzionare regolarmente.

GLI INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALI

Gli Indicatori di Performance Ambientale hanno il fine di sintetizzare e riclassificare i dati relativi agli aspetti ambientali raccolti dal sistema informativo aziendale. Tali dati forniscono infatti un quadro immediato e rappresentativo della situazione ambientale aziendale, confrontata sia con il contesto temporale e territoriale in cui APT è inserita sia con gli obiettivi e con i traguardi prefissati. Vista l'organizzazione radicata ormai da tempo, non solo sulle politiche ambientali dell'azienda, ma nell'ottica globale di una certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002, i risultati ottenuti nell'ambito dell'impegno ambientale conservano un buon livello di accettabilità.

Vetustà del parco mezzi

L'età media globale del parco mezzi al 31/12/2017 è pari a 6,94 anni.



Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

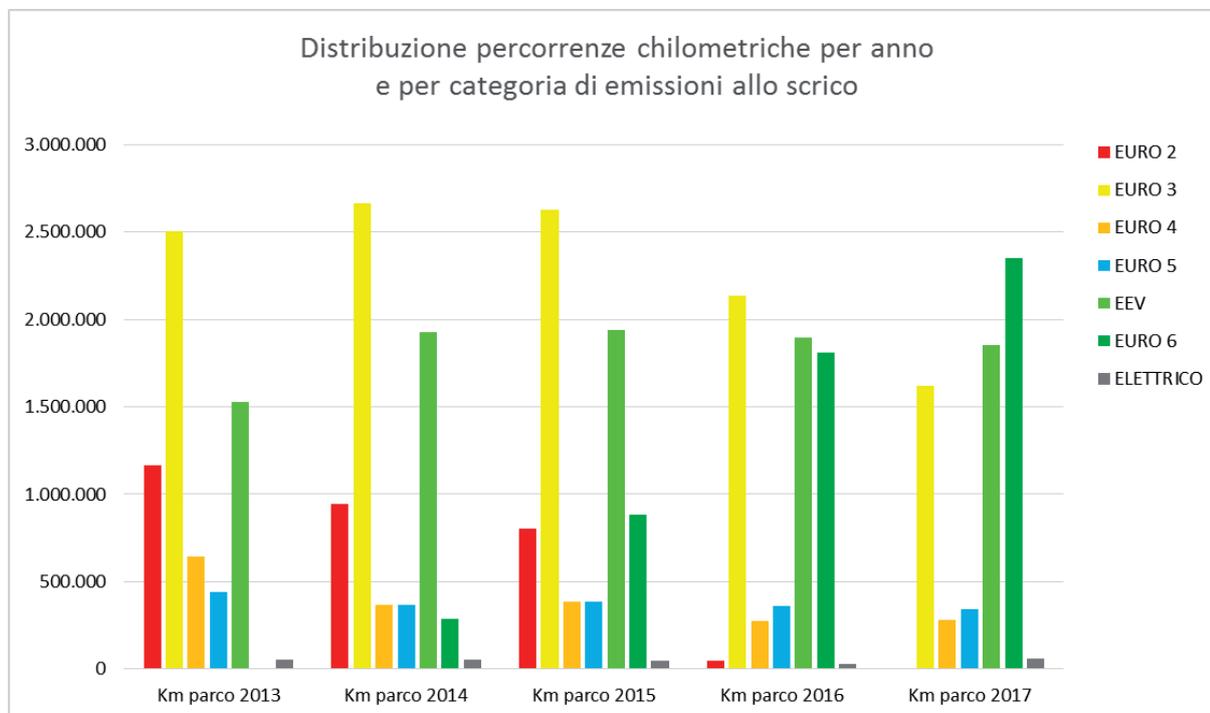
L'evoluzione del parco mezzi nel corso degli anni (situazione al 31 dicembre) dal punto di vista delle emissioni si può sintetizzare come segue:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
PRE-EURO	79	55	47	35	31	26	22	13	10	5	1	0	0	0	0	0	0	0
EURO 0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
EURO 1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EURO 2	37	48	48	48	48	47	47	47	48	46	45	37	29	20	13	6	1	0
EURO 3	0	13	21	33	37	43	47	51	51	51	51	51	51	51	49	49	42	36
EURO 4	0	0	0	0	0	0	0	5	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
EURO 5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	8	8	8	8	8	8	8	8
EEV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	12	20	29	30	30	30	30
EURO 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	15	27	34
ELETTR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2
Totale	117																	
Tot. EURO 4 o SUP.	0	0	0	0	0	0	0	5	7	14	20	29	37	46	55	62	74	81
% EURO 4 o SUP.	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	4,27 %	5,98 %	11,9 %	17,0 %	24,7 %	31,6 %	39,3 %	47,0 %	52,9 %	63,2 %	69,2 %

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

Normativa	Km parco 2013	Km parco 2014	Km parco 2015	Km parco 2016	Km parco 2017	Trend 2017	Previsione 2018
PRE-EURO	0	0		0	0	=	=
EURO 0	0	0		0	0	=	=
EURO 1	0	0		0	0	=	=
EURO 2	1.165.779	943.859	801.797	48.915	0	↓	=
EURO 3	2.502.325	2.664.069	2.626.647	2.136.403	1.620.350	↓	↓
EURO 4	644.024	365.451	386.568	273.111	280.333	=	=
EURO 5	442.743	369.846	385.953	359.801	341.126	=	=
EEV	1.530.131	1.929.948	1.938.078	1.896.226	1.851.477	=	=
EURO 6	0	286.522	881.466	1.809.166	2.352.005	↑	↑
ELETTRICO	55.855	53.044	48.098	29.081	58.032	↑	=

Come previsto, e come evidenziato dal grafico seguente, le percorrenze con motori EURO 3 sono diminuite sensibilmente, le percorrenze con motori EURO 4, EURO 5 ed EEV sono rimaste costanti; i chilometri percorsi da veicoli ELETTRICI, dopo i guasti del 2016 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 2018.



Il parco dei mezzi APT "extra TPL" al 31/12/2017 è composto per categoria di emissioni allo scarico come evidenziato alla tabella seguente:

TIPOLOGIA SERVIZIO	STANDARD EMISSIONI	Q.TA'
TURISMO (TOT 6)	EURO 0	-
	EURO 1	-
	EURO 2	-
	EURO 3	2
	EURO 4	-
	EURO 5	4
	EEV	-
TRENINO TURISTICO	EURO 2	1
TRANSFRONTALIERA	EEV	1
SUB-CONCESSIONE	EURO 3	1
SCUOLABUS (TOT 6)	EURO 3	1
	EURO 4	2
	EURO 6	1
	EEV	2

Consumi di energia e risorse

L'analisi dell'andamento dei consumi, raggruppato per tipologia, si può riassumere con le seguenti tabelle:

tipo forn.	sede	tipo sede	kWh 2015	kWh 2016	kWh 2017
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 6	sede	5.066	5.379	5.813
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	9.073	8.318	9.060
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	5.974	5.893	5.164
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	5.323	4.687	4.042
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	11.045	9.956	9.842

(*) nuova sede

In aggiunta ai consumi elettrici evidenziati nella tabella precedente, bisogna tenere conto di quanto consumato per la ricarica dei due autobus urbani elettrici

tipo	sede	autobus	kWh 2015	kWh 2016	kWh 2017
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	19.888	8.823 (*)	0 (*)
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	Matr. 280	20.972	22.329	13.962

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

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2015	mc 2016	mc 2017
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (sanitaria)	deposito	1.367	991	1.577
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (antincendio)	deposito	10	10	11
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	1.150	1.650	1.561

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2015	mc 2016	mc 2017
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	11.527	14.757	13.588
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	4.846	4.702	5.402

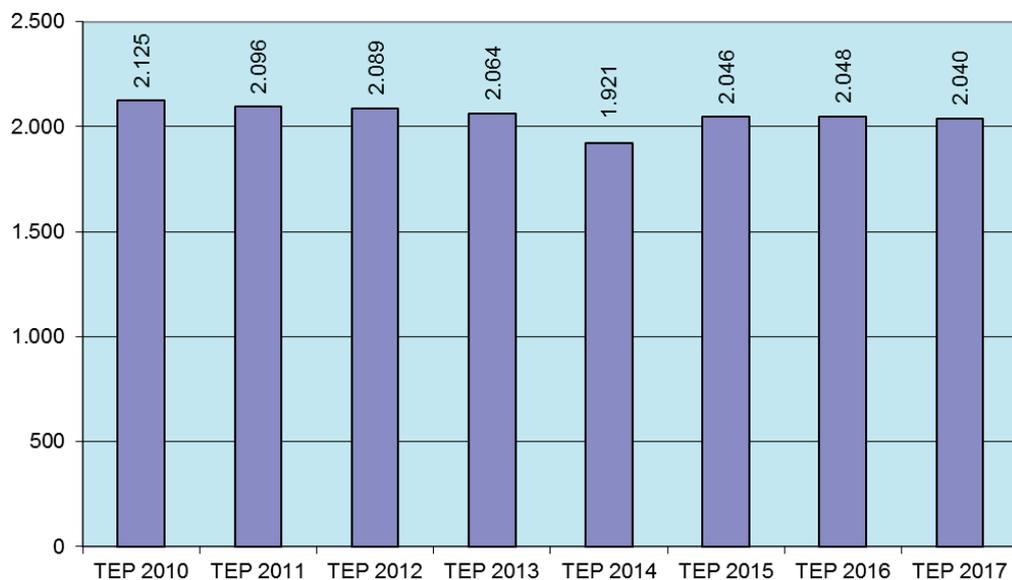
tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2015	litri 2016	litri 2017
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	1.403.861	1.407.727	1.415.093
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	784.073	772.508	786.930
gasolio	Distributori esterni	esterno	154.138	143.926	136.995
		TOTALI	2.342.073	2.324.161	2.339.018

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

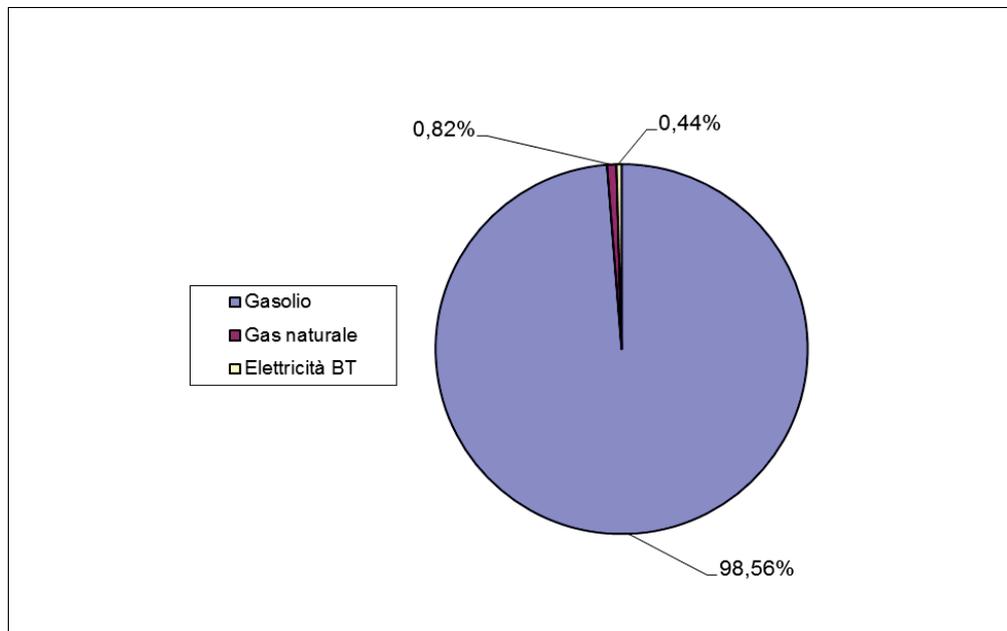
tipologia	TEP 2012	TEP 2013	TEP 2014	TEP 2015	TEP 2016	TEP 2017
TEP	2.089	2.064	1.921	2.046	2.048	2.040

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2017, ha obbligato l’Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

Dopo il valore minimo raggiunto nel 2014, si confermano valori in linea con gli anni precedenti, influenzati principalmente dalle percorrenze chilometriche del parco mezzi e dal conseguente consumo di gasolio per autotrazione.



Nel dettaglio, per quanto riguarda il 2017, 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 2015	kWh 2016	kWh 2017
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	17.748	23.892	19.363

Obiettivi di miglioramento

Il raffronto dei risultati ottenuti ed i target per il 2017 sono evidenziati nella seguente tabella:

Fattore di miglioramento	Unità di misura	Situazione 31/12/2016	Situazione 31/12/2017	Target 31/12/2017
Sinistrosità mezzi di trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 75.875	1 ogni 58.182	1 ogni 60.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	47%	45%	45%
	età media parco	6,90	6,94	6,94
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	52	59	52
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	99%	100%	100%

I target per l'anno 2017, ad eccezione di quello relativo alla sinistrosità dei mezzi, sono stati raggiunti e, per i bus dotati di pedana, superati ampiamente.

RELAZIONI CON L'UTENZA E CON IL TERRITORIO

APT ha come primo interesse e obiettivo la soddisfazione dei propri utenti, ma come ogni azienda moderna, efficiente, competitiva e soprattutto radicata nel territorio in cui opera, APT considera parte essenziale della sua mission la partecipazione attiva alla vita della collettività. L'Azienda, intesa non più solo come fornitore asettico di un servizio ma come una realtà dinamica che fa parte di una comunità, collabora al suo sviluppo economico e dedica anche risorse ed impegno al benessere sociale. In quest'ottica il capitolo comprende la comunicazione con l'utenza, ma anche quella rete di rapporti con gli interlocutori istituzionali, le associazioni, il volontariato, il mondo della cultura, che sono incentrati su tematiche che vanno oltre la mera "fornitura di servizio di trasporto pubblico su gomma".

RELAZIONI CON L'UTENZA

Il continuo miglioramento del rapporto con l'utenza costituisce da sempre una delle priorità della strategia aziendale di APT. Un impegno testimoniato dalla cura con cui viene progettata, elaborata e diffusa l'informazione sul servizio, ma anche dall'attenzione dedicata all'ascolto dell'utente/cliente, attraverso la gestione delle segnalazioni e le indagini di customer satisfaction e dalla stipula virtuale del patto con i cittadini costituita dalla Carta dei Servizi.

INFORMAZIONI

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

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

Numero Verde

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

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

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

Pubblicazioni

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

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

Tipologia pubblicazione	N° copie stampate ESTATE 2017	N° copie stampate INVERNO 2017/2018
Servizio urbano Gorizia	8.800*	8.800*
Servizio urbano Monfalcone	8.000	8.000
Servizio Grado urb+extra	15.000	3.000
Servizio extraurbano	7.000	8.000
Linea 51+Aeroporto	11.000	16.000**
Linea Marittima	30.000	-

* = 800 copie in lingua slovena

**= prima stampa 5.550 copie, seconda stampa in conseguenza del cambio orario voli Aeroporto 10.500 copie

Tutte le pubblicazioni inerenti gli orari vengono elaborate anche a livello grafico dagli operatori interni appositamente formati. Tale intervento consente di ottimizzare i tempi di realizzazione e produce un notevole risparmio in quanto la gara per la fornitura del materiale informativo è basata sui puri costi di stampa.

A bordo dei mezzi

All'interno di ogni autobus urbano ed extraurbano sono affisse le tariffe dei titoli di viaggio, il regolamento di vettura e, solo nei bus urbani, gli avvisi relativi alle modifiche del servizio di carattere temporaneo.

Ogni mezzo è dotato di un contenitore dove vengono collocate le varie pubblicazioni con gli orari APT e di una cassetta per la raccolta di reclami e suggerimenti.

In seguito all'attivazione del sistema AVM, alcuni bus sono dotati di apparecchiature elettroniche che offrono ulteriori informazioni all'utenza tramite dispositivi video (solo bus urbani) ed audio che indicano la "prossima fermata".

Sito Internet e Newsletter

Il sito www.apggorizia.it rappresenta uno dei canali più importanti per la comunicazione con gli utenti, con i cittadini, con le istituzioni.

In particolare già dalla homepage con l'introduzione di 3 riquadri-teaser viene data particolare evidenza agli avvisi più importanti per i servizi "Extraurbano" ed "Urbano".

Mediante lo scorrimento a rullo con gli abstract degli avvisi attivi per ogni servizio l'utente ha un'immediata visione di eventuali modifiche sulla linea interessata; se lo desidera può approfondire l'argomento cliccando sull'abstract per visualizzare il dettaglio con la descrizione completa dell'avviso ed eventuali pdf allegati. La terza sezione è dedicata alla "Bacheca" dove vengono inseriti avvisi di carattere generale come gli scioperi o promemoria utili per l'utenza come la scadenza degli abbonamenti o la pubblicazione di nuovi servizi.

In home page, inoltre, è presente un modulo showreel con immagini in successione/dissolvenza per la comunicazione chiave di campagne informative, avvio di servizi etc. Il costante upgrade del Content Management System (CMS) ha portato ad un ulteriore miglioramento della gestione del sito da parte degli operatori interni dell'azienda, sia nella creazione ed aggiornamento delle sezioni e delle relative pagine che nella pubblicazione quotidiana degli avvisi per gli utenti e per gli iscritti all'area riservata.

Il sito è visibile e consultabile anche sui dispositivi mobili tipo smartphone e tablet, pur non avendo ancora un'applicazione dedicata. Nel 2017 non sono stati effettuati interventi particolari di restyling o aggiornamento, ritenuti non opportuni considerate le previste scadenze relative alla gara per l'affidamento del servizio di TPL su base regionale.

Paline di fermata

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

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

Paline telematiche

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

Pensiline con bacheche

Rispetto al 2016 il numero delle fermate allestite con pensilina e bacheca informativa è aumentato arrivando a 266 posizioni.

Il progetto, avviato per rendere gli spazi informativi APT più agevoli e comprensibili, è proseguito con il posizionamento di ulteriori pensiline dotate di bacheca, all'interno delle quali l'utente trova tutte le informazioni necessarie per un corretto utilizzo dei servizi APT (tariffe, regolamento di vettura, promozioni, avvisi, mappe della rete sia urbana che extraurbana). Diversi interventi sono stati effettuati per ammodernare arredi già esistenti e dotare le pensiline di impianto di illuminazione. In particolare a Ronchi dei Legionari è stata sostituita la pensilina base con una più in linea con il nuovo restyling dell'arredo urbano di Piazza Unità.

In particolari punti strategici sono presenti delle bacheche autonome di ampia dimensione per un'informazione più completa: Aeroporto, Autostazione di Grado, Area CIP a Gorizia, Monfalcone Via Valentinis e nelle fermate centrali della piazza.

Nelle pensiline presso le fermate con un intenso transito di corse o punto di coincidenza sono stati affissi dei tabelloni riepilogativi contenenti sia gli orari della fermata che le altre disposizioni (regolamento, tariffe, etc.), un tanto per concentrare tutte le informazioni in un unico punto e facilitarne la lettura.

Biglietterie APT

Le Biglietterie APT di Gorizia, Monfalcone e Grado, oltre ai servizi di sportello per la vendita dei titoli di viaggio, sono state allestite come dei veri e propri "info point" dove gli utenti possono trovare tutto il materiale informativo sia per la consultazione, sia da portare con sé, sempre a titolo gratuito.

Gli operatori, inoltre, sono stati tutti formati per offrire assistenza agli utenti e fornire ogni utile indicazione.

Nell'ottica di un ulteriore miglioramento dei servizi all'utenza nel 2017 è stato ampliato l'orario di apertura delle Biglietterie di Gorizia e Grado nel periodo scolastico, avendo già quella di Monfalcone una copertura adeguata.

Campagne promozionali e informative

Anche nel 2017 le campagne informative si sono concentrate particolarmente sulla promozione dei servizi estivi e dei titoli di viaggio, oltre che sulle informazioni per viaggiare in regola:

Linea marittima La promozione del servizio estivo "Linea marittima Grado Trieste" è stata effettuata attraverso:

- affissione di un manifesto 70 x100 su tutte le pensiline d'attesa bus di Grado e di parte della provincia di Gorizia;
- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici nelle strutture alberghiere/residence/campeggi; di Grado e Trieste di una locandina informativa (italiano/tedesco/inglese/sloveno) e di un dispenser con gli orari tascabili;
- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate anche oltre confine oltreché tramite alcuni spot sulle tv locali.

Bici Bus La promozione del servizio estivo "Bici Bus" è stata effettuata attraverso:

- affissione di un manifesto 70 x100 sulle pensiline delle principali fermate della provincia
- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici nelle strutture alberghiere/residence/campeggi del flyer informativo;
- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate

Abbonamento rete La campagna a favore dell'abbonamento rete è stata rilanciata anche nel 2017 per informare sulla convenienza e la versatilità d'uso di questo titolo di viaggio. L'immagine è stata affissa sulle pensiline APT, sui bus urbani e inserita in diverse pubblicazioni, sia aziendali che di soggetti terzi.

Abbonamento annuale scolastico La promozione dell'abbonamento annuale scolastico inizia nel mese di agosto, con la pubblicazione di inserzioni sui quotidiani e su riviste locali che informano sui vantaggi e le opportunità offerte da questo titolo di viaggio pensato appositamente per gli studenti, arricchite ulteriormente da un pacchetto di convenzioni inerenti il tempo libero (cinema-palestre-librerie) messo a disposizione da alcuni esercizi partner di APT in questa campagna.

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

A fine 2017 tale modalità di rinnovo si attesta indicativamente in un + 50% rispetto all'anno precedente se consideriamo solo gli abbonamenti mensili e quindicinali e un + 76% includendo anche gli abbonamenti annuali scolastici.

"Viaggia tranquillo anche tu. Acquista il biglietto" Il Trasporto Pubblico garantisce il "DIRITTO" della persona alla libera circolazione. Pagare il servizio è un "DOVERE"!

Quello che era il messaggio della campagna di comunicazione di APT a favore del corretto utilizzo del mezzo pubblico e dell'acquisto del titolo di viaggio è diventato ormai uno slogan che accompagna tutto il materiale informativo di APT allo scopo di far diventare patrimonio di tutti il concetto che il Trasporto Pubblico è un bene della collettività che garantisce a chiunque il DIRITTO alla mobilità, quindi acquistare il biglietto prima di salire a bordo si traduce in un dovere sociale. Un diverso atteggiamento compromette, invece, le possibilità di miglioramento della qualità del servizio stesso.

RAPPORTI CON IL CLIENTE/UTENTE**Segnalazioni**

La gestione dei reclami e dei suggerimenti rappresenta per APT uno strumento fondamentale: da un lato, consente di migliorare il servizio alla luce delle considerazioni provenienti dall'utente, predisponendo rimedi ed azioni correttive o preventive; dall'altro, permette di migliorare la soddisfazione ed il consenso, diffondendo l'immagine di un'azienda attenta alle esigenze ed ai feedback dei suoi utenti. I reclami ed i suggerimenti prevedono un trattamento ed una gestione strutturati e codificati da una specifica Procedura del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza e Salute.

Nel 2017 è stato ulteriormente migliorato il livello di prontezza di risposta ai reclami, espresso dalla quantità di pratiche a cui viene fornita risposta entro i primi 5 giorni. La rapidità nel fornire un riscontro all'utenza è uno degli indici maggiormente apprezzati dalla clientela, ed è quindi importante mantenere nel tempo il livello acquisito. E' leggermente diminuito il tempo medio per la risposta, pur registrando un significativo aumento del numero dei reclami ricevuti. Le risposte fornite oltre scadenza sono circoscritte ai casi in cui sono necessari approfondimenti particolarmente puntuali in ordine al comportamento del personale e che comportano spesso un allungamento dei tempi di conclusione delle indagini interne.

Risposta entro scadenza	184	99%
Risposta oltre scadenza	1	1%
Risposta entro 5 gg.	89	48%
N° giorni medi risposta	6,9	

La tabella mostra un confronto fra la tipologia di reclami ricevuti nel 2016 e nel 2017:

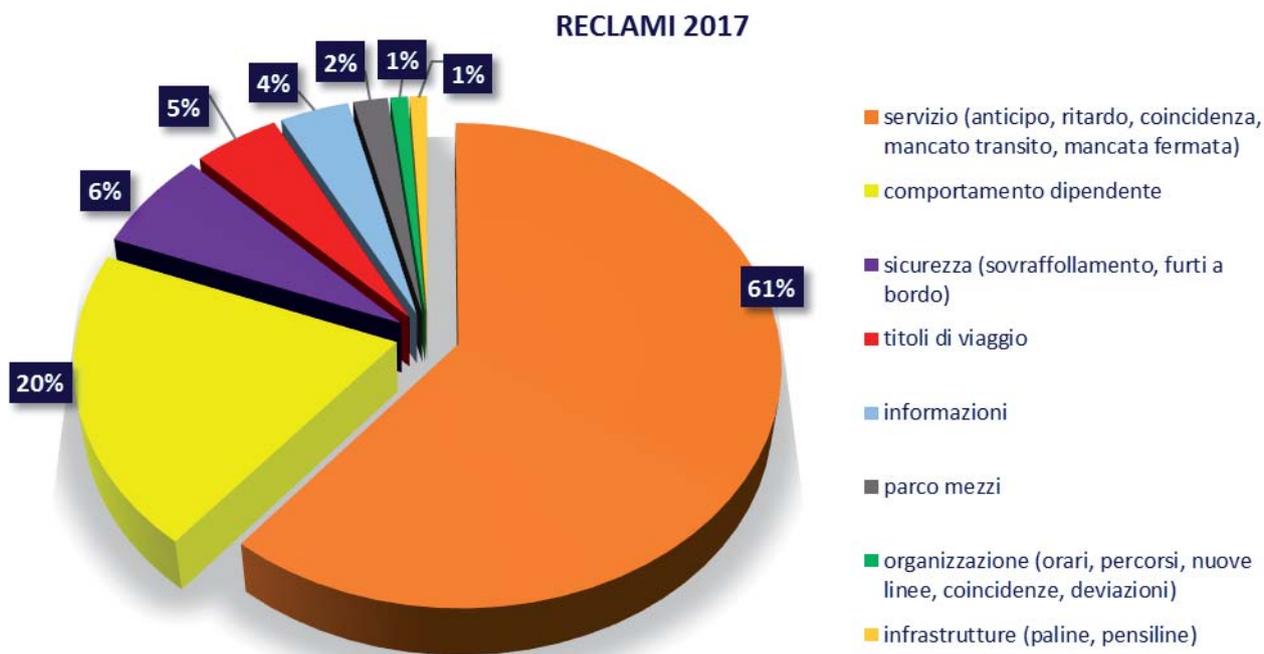
ANNO 2016			ANNO 2017		
servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	80	53%	servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	119	64%
comportamento dipendente	46	30%	comportamento dipendente	38	21%
organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	4	3%	organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	1	1%
infrastrutture (paline, pensiline)	0	0%	infrastrutture (paline, pensiline)	1	1%
titoli di viaggio	3	2%	titoli di viaggio	5	3%
informazioni	6	4%	informazioni	8	4%
sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	11	7%	sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	11	6%
parco mezzi	2	1%	parco mezzi	2	1%
totale	152		totale	185	
Km TPL	Rec.	KM/R.	Km TPL	Rec.	KM/R.
5.559.557	152	36,57	5.585.521	185	30,19

Nonostante la crescita del numero dei reclami pervenuti (185 contro i 152 dell'anno precedente), è aumentata la percentuale delle pratiche in cui il disservizio non viene confermato (53%). 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.

Azioni, queste, che portano a conseguire risultati nel medio – lungo periodo, ma ne consentono il progressivo e costante consolidamento nel tempo. A tal proposito nel corso del 2017, in concomitanza con la formazione relativa all'aggiornamento sulla sicurezza sul lavoro di cui all'Accordo Stato Regioni del 21 dicembre 2011, sono stati aggiunti alcuni moduli di ripasso ed aggiornamento relativi ad aspetti molto pratici di gestione del servizio e del rapporto con la clientela, e precisamente la gestione dei sinistri, della vendita a bordo dei titoli di viaggio e la gestione degli oggetti rinvenuti.

Suggerimenti e richieste

Si segnala il sempre significativo flusso di richieste e suggerimenti in merito, ad esempio, all'istituzione di nuove fermate



o alla modifica degli orari esistenti. L'Azienda si attiva prontamente per accontentare, ove tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile, le modifiche all'orario di piccola entità; coinvolge inoltre gli Enti preposti per le opportune verifiche tecniche ed autorizzazioni amministrative necessarie all'attivazione di nuove fermate. Nel caso in cui le richieste non possano essere immediatamente accolte, vengono comunque analizzate al momento della progettazione degli orari stagionali o in caso di modifiche organizzative. A tutte le istanze viene fornita, in ogni caso, risposta scritta.

Gestione oggetti rinvenuti

Anche la gestione degli oggetti rinvenuti a bordo dei bus o nelle strutture aziendali costituisce un capitolo nelle relazioni con l'utenza. Nell'anno 2017 sono state registrate 231 segnalazioni di smarrimento di oggetti di "valore" tra cui portafogli, documenti, telefoni cellulari, lettori MP3, macchine fotografiche, pc portatili, mazzi di chiavi, orologi, gioielli, ecc..

Oggetti rinvenuti a seguito di richiesta utente e ricerca: in seguito a ricerca, sono stati rinvenuti 85 oggetti che è stato possibile restituire ai legittimi proprietari; 147 richieste hanno avuto esito negativo.

Oggetti rinvenuti direttamente dal personale: sui mezzi aziendali urbani ed extraurbani e presso aree ed infrastrutture aziendali sono stati rinvenuti dal personale 137 oggetti di "valore". Degli oggetti custoditi 75 sono stati ritirati dal legittimo proprietario mentre 62, vista la non richiesta e/o l'impossibilità di rintracciare il proprietario, una volta scaduti i sette giorni di custodia previsti dalla procedura, sono stati consegnati alla Polizia Municipale.

Customer Satisfaction e Mystery Client

Dal mese di luglio 2012 APT è in possesso della Certificazione in base alla norma UNI-EN 13816:2002 (vedi capitolo dedicato).

La norma ha lo scopo di stabilire i requisiti per la definizione e determinazione degli obiettivi e per la misurazione della qualità del servizio nell'ambito del TPP (trasporto pubblico di passeggeri), fornendo una linea guida per la selezione dei relativi metodi di misurazione.

Si tratta di certificazione di servizio: pertanto è il *servizio* e non il fornitore dello stesso a essere conforme alla norma.

La certificazione secondo la UNI EN 13816:2002 implica che l'organizzazione nell'ambito del proprio sistema di gestione per la qualità assicuri il rispetto dei criteri qualità e relativi sotto-livelli, individuando specifiche misure di soddisfazione e metodi di misurazione.

La norma suggerisce tra le misure per la prestazione dei servizi, oltre alle tradizionali indagini sulla soddisfazione del cliente (ISC) e alle misurazioni dirette della prestazione (MDM), anche le indagini *cliente misterioso* (ICM) basate il più possibile su osservazioni obiettive effettuate da osservatori in incognito opportunamente addestrati.

a) ICM – MYSTERY CLIENT

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

- Valuta efficienza, competenze tecniche e qualità del servizio ai clienti/utenti;
- In un'ottica di monitoraggio è efficace strumento per migliorare il modo in cui l'universo dei clienti/utenti è trattato dal personale;
- Informa l'azienda sulla corretta applicazione delle direttive aziendali, delle regole, sul corretto mantenimento delle infrastrutture (bus, fermate, agenzie...);
- Misura i mutamenti nel tempo del servizio offerto alla clientela.

Quella del Mystery Client per il Trasporto Pubblico Locale è una metodologia di ricerca non intrusiva che consiste nell'inviare nelle agenzie, a bordo dei mezzi, presso le fermate, persone selezionate ed istruite che chiederanno un'informazione, saliranno a bordo dei mezzi, non svelando la propria identità e comportandosi come normalissimi utenti del servizio.

Nella realtà esse, conoscendo in anticipo e nel dettaglio ciò che si deve valutare, osservano come si presenta il luogo di rilevazione e come si comporta il personale. Al termine della visita compileranno un questionario circa l'esperienza compiuta.

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

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

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

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

SINTESI RISULTATI BUS E FERMATE

Sono state complessivamente compiute 642 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 97 in linea con la rilevazione 2016 che dava un risultato pari al 96,3

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
Stato pulizia delle fermate	111	2	98,2
Informazioni al punto di fermata	111	0	100
Informazioni a bordo autobus	105	0	100
Accoglienza/attitudine commerciale	105	0	100
Pulizia degli autobus	105	11	89,5
Puntualità	105	6	94,3
COMPLESSIVO	642	19	97,0

Stato di pulizia delle fermate

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari al 98,2 % (2016= 94,8%).

Informazioni al punto di fermata

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 100,0% e presenta quindi piena conformità (2016=100%).

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

Informazioni a bordo autobus

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 100,0% e presenta quindi piena conformità (2016=99,1%).

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), obliteratrice e display interno (laddove presente).

Pulizia dei mezzi

Il valore di conformità complessiva è pari a 89,5 % (2016=89,3%)

Accoglienza / Attitudine commerciale a bordo

Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 100,0% e presenta quindi piena conformità (2016=99,1%).

La non conformità segnalata nel 2016 rispetto alla scarsa riconoscibilità degli autisti, il cui cartellino era spesso non visibile è stata superata.

Puntualità

Il valore di conformità complessiva registrato relativo alla puntualità è pari a 94,3 % (2016= 95,6%)

Sintesi dei risultati BIGLIETTERIA / RIVENDITA

Sono state complessivamente compiute 69 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 89,9 (2016 = 86,2) Le uniche non conformità sono dovute alla mancanza di vetrofania presso le rivendite.

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
(BIGLIETTERIA) Informazioni esterne	5	0	100
(RIVENDITA) Informazioni esterne	11	7	36,4
(BIGLIETTERIA) Pulizia interna	5	0	100
(BIGLIETTERIA) Informazioni all'interno	5	0	100
(RIVENDITA) Informazioni all'interno	11	0	100
Accoglienza da parte del personale	16	0	100
Gestione della richiesta del cliente	16	0	100
COMPLESSIVO	69	7	89,9

Sintesi dei risultati CALL CENTER

Sono state complessivamente compiute 12 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 100,0.

Sintesi dei risultati SITO WEB

Sono stati analizzati contenuti, servizio web e usabilità dando un risultato del 96,1% di conformità.

b) CUSTOMER SATISFACTION

Ogni anno APT realizza due indagini sulla soddisfazione degli utenti, un metodo che rappresenta uno strumento utile per il miglioramento continuo della qualità del servizio e per conoscere le aspettative ed i bisogni del cliente/utente.

- una totalmente estiva per testare un diverso target di utenza e introdurre anche quesiti meno legati ai tipici indici di soddisfazione sul servizio;
- una tipicamente invernale e integralmente coerente con le indicazioni espresse dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la rilevazione della qualità del trasporto pubblico locale, contenute nell'allegato B allo schema tipo Carta dei Servizi.

Analisi Rilevazione invernale 2017/2018

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 Novembre 2017, 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.

	Totale	Indice Sintetico di Soddisfazione		Indice Generale di Soddisfazione	
		2016	2017	2016	2017
Interviste realizzate	N = 700	90,4	90,5	93,0	96,1
Urbano Gorizia	N = 173	92,0	90,4	94,3	95,8
Urbano Monfalcone	N = 175	91,2	90,7	93,4	94,3
Extraurbano	N = 352	89,1	90,6	90,7	96,5

L'INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE è calcolato in base alla risposta ad una domanda diretta:

«In generale nell'ultimo anno il servizio di trasporto offerto da APT nel suo complesso è migliorato, rimasto uguale o peggiorato?»

Il valore è espresso da 0 a 100 e considera le persone che alla domanda rispondono «rimasto uguale» o «migliorato», al netto dei non rispondenti.

L'INDICE SINTETICO DI SODDISFAZIONE è costruito tramite 2 fasi:

- definizione dell'indice di soddisfazione (quota di clienti soddisfatti – valutazione maggiore o uguale a 6 su scala da 1 a 10);
- ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.

Il valore risultante da queste fasi è espresso su una scala che va da 0 a 100 e sintetizza così i valori di soddisfazione e di importanza attribuiti ai fattori di analisi in un unico valore.

Dall'esame dei valori dell'Indice Generale di Soddisfazione, emerge come esso sia superiore all'Indice Sintetico di Soddisfazione (CSI).

Ciò significa che l'immagine aziendale genera valore aggiunto rispetto alle performance dirette di prodotto e servizio considerate.

Inoltre entrambi gli indici sono in ulteriore miglioramento rispetto al 2016

Confronto temporale Indice Sintetico di Soddisfazione

ANDAMENTO DEL SERVIZIO Il risultato della domanda: “In generale nell’ultimo anno il trasporto urbano/extraurbano offerto da APT nel suo complesso è:

Rimasto uguale	60,8%
Non sa non risponde	26%
Migliorato	10,3%
Peggiorato	2,9%

LA QUALITA' PERCEPITA (Indice di soddisfazione)

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

Tutti i fattori sono erale tale posizione appare robusta e consolidata, salvo variazioni ,stagionali ed in presenza di eventi inusuali.

I 5 aspetti più graditi risultano essere:

- La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (96,4)
- La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (95,3)
- L'attenzione di APT per la tutela dell'ambiente (94,4)
- Il comfort del viaggio (92,8)

- L'attenzione di APT' verso l'ambiente (92,6)

Anche nel 2017 si registra un incremento significativo riguardo alla puntualità, dato particolarmente qualificante trattandosi di servizio di trasporto.

Anche le oscillazioni negative di alcuni indicatori sono comunque all'interno di un punteggio di eccellenza come si evince dalla tabella sotto riportata.

Indice di soddisfazione: confronto inverno 2017/18 – inverno 2016/17	2017/18	2016/17	Gap
DISPONIBILITA'			
La frequenza del servizio	84,5	86,4	- 1,9
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	92,1	90,2	+ 1,9
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	85,9	84,2	+ 1,7
ACCESSIBILITÀ			
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	89,3	90,9	- 1,6
La riconoscibilità della fermata	90,1	92,0	- 1,9
INFORMAZIONI			
Il livello di informazione sul servizio prestato	88,7	91,9	- 3,2
Le informazioni del servizio in fermata	90,1	91,4	- 1,3
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	90,3	92,4	- 2,1
TEMPO			
La puntualità del servizio	90,1	87,9	+ 2,2
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	90,8	93,1	- 2,3
ATTENZIONE AL CLIENTE			
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	91,3	91,6	- 0,3
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	91,4	91,1	+ 0,3
La prontezza di risposta ai reclami	92,1	90,5	+ 1,6
COMFORT			
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso	92,8	91,0	+ 1,8
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	88,3	89,2	- 0,9
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	89,0	89,4	- 0,4
Il livello di affollamento dei mezzi	89,5	91,3	- 1,8
Il rapporto comfort/costo del servizio	90,4	89,1	+ 1,3
SICUREZZA			
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	96,4	96,4	
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	95,3	95,8	- 0,5
IMPATTO AMBIENTALE			
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	92,6	94,4	- 1,8

LA QUALITA' ATTESA (Indice di importanza)

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

Si calcola sulla base della media del valore di importanza assegnato ai singoli fattori.

I fattori che presentano un alto indice di importanza sono:

La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (9,97)

La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,96)

La puntualità del servizio (9,92)

L'affidabilità del servizio (9,93)

La tempestività di informazioni in caso di anomalia del servizio 9,84

Indice di IMPORTANZA	2016/17	2017/18
DISPONIBILITÀ		
La frequenza del servizio	9,64	9,82
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	9,16	9,61
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	9,46	9,68
ACCESSIBILITÀ		
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	9,69	9,79
La riconoscibilità della fermata	9,50	9,80
INFORMAZIONI		
Il livello di informazione sul servizio prestato (libretti orari, sito web, numero verde)	9,58	9,71
Le informazioni del servizio in fermata	9,53	9,74
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	9,69	9,84
TEMPO		
La puntualità del servizio	9,79	9,92
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	9,79	9,93
ATTENZIONE AL CLIENTE		
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	9,41	9,68
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	9,44	9,69
La prontezza di risposta ai reclami	9,72	9,44
COMFORT		
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso (es. pianale ribassato)	9,35	9,71
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	9,52	9,73
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	9,27	9,72
Il livello di affollamento dei mezzi	9,15	9,73
Il rapporto comfort / costo del servizio offerto	9,42	9,83
SICUREZZA		
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	9,89	9,97
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	9,89	9,96
IMPATTO AMBIENTALE		
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	9,62	9,75

LA MAPPA DELLE PRIORITA' DI INTERVENTO

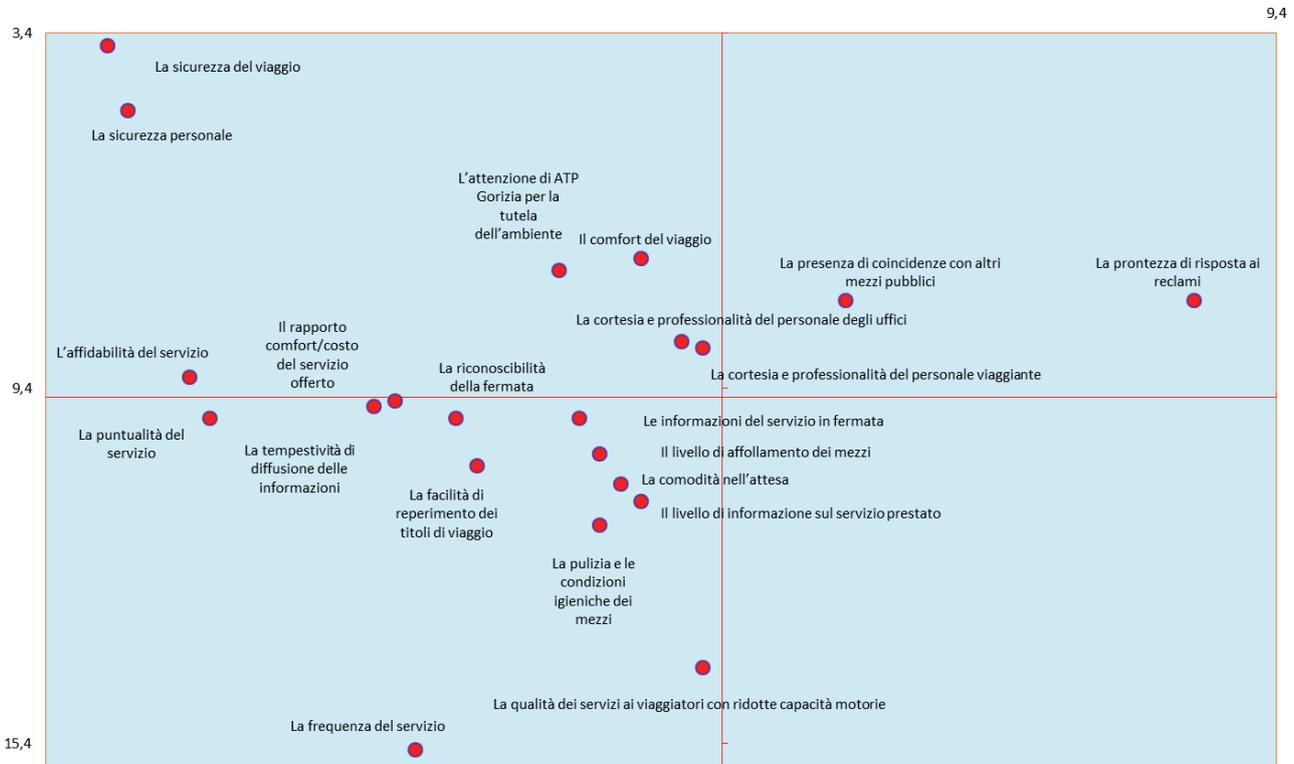
La Mappa delle Priorità d'Intervento fornisce indicazioni operative derivanti dall'analisi di Customer Satisfaction svolta. L'analisi congiunta dei livelli di soddisfazione e dei giudizi di importanza offre un quadro organico delle priorità di intervento per l'azienda.

Nel quadrante in alto a destra (MIGLIORARE) sono evidenziati i driver rispetto ai quali è espressa una valutazione critica e che nel contempo sono ritenuti importanti.

Nel quadrante in basso a destra (CONTROLLARE) sono segnalati i driver che è necessario valorizzare in seconda battuta, in quanto fonte di bassa soddisfazione ma verso i quali è riposta una importanza minore rispetto ai precedenti.

Nel quadrante in alto a sinistra (MANTENERE) sono segnalati i driver di eccellenza, in cui a fronte di una soddisfazione elevata si registra una importanza altrettanto elevata.

Nel quadrante in basso a sinistra (COMUNICARE) sono segnalati i driver ritenuti meno rilevanti ma che comunque soddisfano l'utente. Si tratta comunque di driver da valorizzare, per impedire che ricadano in uno dei quadranti di attenzione.



		SODDISFAZIONE		
IMPORTANZA	MANTENERE		MIGLIORARE	
	✓	La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	✓	La prontezza di risposta ai reclami
	✓	La sicurezza personale	✓	La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici
	✓	La riconoscibilità della fermata		
✓	L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente			
✓	La cortesia e professionalità del personale degli uffici			
✓	Il rapporto comfort / costo del servizio offerto			
✓	La cortesia e professionalità del personale viaggiante			
✓	Il comfort del viaggio			
		CONTROLLARE		
✓	La puntualità del servizio			
✓	La facilità di reperimento dei titoli di viaggio			
✓	La frequenza del servizio			
✓	Il livello di affollamento dei mezzi			
✓	Le informazioni del servizio in fermata			
✓	Il servizio per viaggiatori con ridotte capacità motorie			
✓	Pulizia e condizioni igieniche dei mezzi			
✓	La comodità nell'attesa			

Rilevazione estate 2017

	Totale	Indice Sintetico di Soddisfazione		Indice Generale di Soddisfazione	
		2016	2017	2016	2017
Interviste realizzate	N = 600	94,5	94,7	94,9	93,6

LINEA MARITTIMA Analisi Rilevazione estate 2017

Come nelle precedenti stagioni estive, oltre ai normali controlli effettuati dall'ufficio titoli di viaggio per verificare la regolarità del servizio e la congruità dei titoli di viaggio emessi, nei mesi di luglio ed agosto si è svolta la customer satisfaction, che ha analizzato i seguenti aspetti:

- definizione dei principali canali di informazione;
- principali motivazioni a viaggiare con il servizio marittimo;
- soddisfazione per le caratteristiche del servizio e soddisfazione complessiva.

I driver della Customer Satisfaction

- La pulizia e le condizioni igieniche
- Il confort del viaggio
- La regolarità del servizio (frequenza e puntualità)
- La disponibilità e cortesia del personale
- L'integrazione con altri mezzi pubblici
- Le aree di attesa

Indicatori analizzati

MEDIA DI SODDISFAZIONE:

Valutazione su una scala da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente) della soddisfazione percepita.

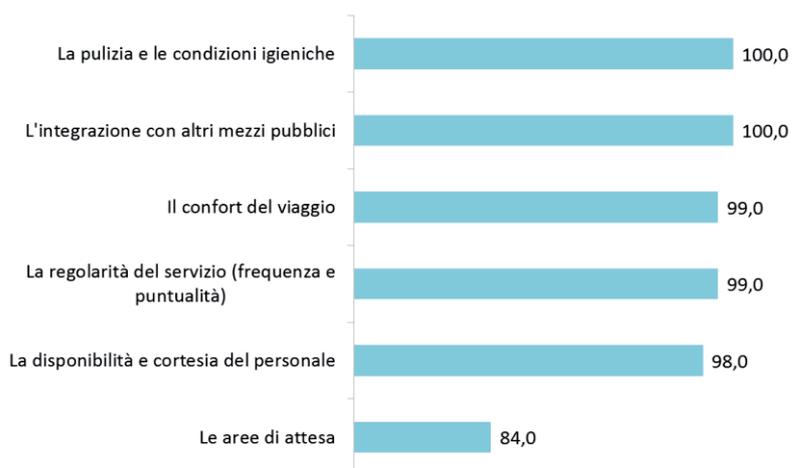
Il valore espresso è una media su scala da 1 a 10.

Domanda: Quanto è soddisfacente a suo parere questo aspetto?

INDICE DI SODDISFAZIONE:

È la quota dei soddisfatti ossia degli intervistati che esprimono un giudizio di soddisfazione maggiore o uguale a 6.

L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.



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

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

A livello generale tale posizione appare robusta e consolidata.

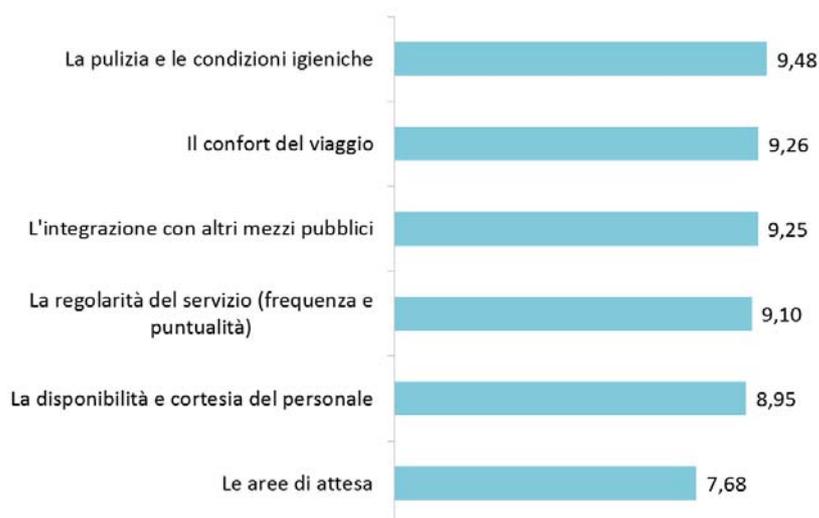
Sul fronte della media di soddisfazione, il movimento è maggiore. Su una scala che va da 1 (per nulla) a 10 (molto), gli aspetti più graditi risultano essere:

- La pulizia e le condizioni igieniche (9,48)
- Il comfort del viaggio

L'unico indicatore sotto il valore 8 risulta essere quello relativo alle aree di attesa. Elemento purtroppo non condizionabile da APT che merge

anche nella domanda : In base alla sua esperienza ha dei suggerimenti da proporre per il miglioramento del servizio? –

Ricreare delle zono d'ombra all'area di attesa.



Carta Servizi

La Carta dei Servizi è nata come strumento di carattere istituzionale con il quale l'azienda erogatrice dei servizi dichiara ai cittadini-clienti gli obblighi a cui si sottopone nella fornitura dei servizi stessi. La veste in cui viene presentata è quella derivante dalla normativa nazionale e regionale, con alcune integrazioni per adeguare il documento alla normativa UNI EN 13816:2002, la cui certificazione è stata conseguita nel mese di luglio 2012.

Pur volendo mantenere questo aspetto formale, APT continua ad arricchire il documento al fine di allargare le opportunità di comunicazione con il cliente e di offrire allo stesso la possibilità di avere una lettura chiara e semplice per fruire dei servizi erogati e per valutare gli stessi. Un'opportunità, quindi, per tenere aperta una linea di comunicazione con i cittadini, per informarli su quanto e come sta operando APT sul territorio, sui progetti futuri, sulle innovazioni previste, sui modi per rendere sempre più facile e confortevole la mobilità dell'area, migliorando così la qualità della vita con una specifica attenzione alla tutela dell'ambiente. La Carta dei Servizi è anche un modo per mantenere e sviluppare un rapporto positivo tra azienda e cliente, non solo assumendo degli impegni ma anche per stimolare un rapporto di collaborazione che abbia come obiettivo la crescita del servizio offerto, tenendo sempre come punto di riferimento per l'intero sistema aziendale la politica della qualità. Sistema aziendale che si è evoluto nel tempo integrando alla

certificazione ISO 9001:2008 anche la parte ambientale (UNI EN ISO 14001:2004) la sicurezza OHSAS 18001:2007 e la già citata 13816:2002.

Così come il materiale informativo degli orari anche la Carta Servizi viene interamente elaborata all'interno dell'Azienda con un abbattimento significativo del costo complessivo.

APT E IL TERRITORIO

Come detto in premessa APT non si considera un'entità isolata ma parte integrante dell'ambiente in cui opera e per questo ha incrementato nel tempo una significativa presenza a sostegno di quello che possiamo definire come il "benessere sociale" della collettività, mettendo a disposizione i propri spazi e strutture, aiutando particolari manifestazioni culturali ed attività sportive, collaborando con associazioni di volontariato e con gli enti locali e in generale promuovendo eventi che contribuiscano all'arricchimento culturale e sociale del territorio.

A titolo di esempio citiamo alcuni fra gli interventi più significativi in questo ambito:

La comunicazione mobile

Nel 2017 si è ulteriormente sviluppata l'attività relativa alla comunicazione mobile. APT ha messo a disposizione di enti e associazioni diversi mezzi urbani ed extraurbani per importanti campagne di promozione e comunicazione sociale. Sempre di più l'autobus viene considerato un efficace mezzo per diffondere un messaggio a livello capillare sul territorio.

Oltre a rimanere in circolazione alcuni dei bus con le campagne avviate nel 2016, sono stati allestiti i seguenti mezzi:

Per conto del Comune di Monfalcone - un bus urbano dedicato alla promozione del Museo della Cantieristica inaugurato nel corso dell'anno.

Per conto del Mittelfest anche nel 2017 è stato dedicato un bus extraurbano alla promozione del festival di Cividale

Per conto di LILT e ANDOS - 2 mezzi urbani ed uno extraurbano per la campagna di prevenzione del tumore al seno.

Per conto della FIDAS Gorizia - 4 bus extraurbani dedicati alla campagna per la donazione del sangue.

Collaborazione con Associazione Del.Ta

Dopo la positiva esperienza iniziata nel 2016 la collaborazione con l'Associazione Del.Ta - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico, è proseguita anche nel 2017.

Il progetto prevede per un giorno alla settimana a bordo della motonave 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.

Nel 2017 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

L'alternanza scuola-lavoro, obbligatoria per tutti gli studenti dell'ultimo triennio delle scuole superiori, è una modalità didattica innovativa, che attraverso l'esperienza pratica aiuta a consolidare le conoscenze acquisite a scuola e testare sul

campo le attitudini di studentesse e studenti, ad arricchirne la formazione e a orientarne il percorso di studio e, in futuro di lavoro, grazie a progetti in linea con il loro piano di studi. Inserita con la Legge cosiddetta Della Buona Scuola prevede un periodo di permanenza (400 ore per gli istituti tecnici e professionali e 200 ore per il licei) in imprese e aziende, associazioni sportive e di volontariato, enti culturali, istituzioni e ordini professionali del territorio che diventano così partner educativi della scuola.

Nel 2017 APT ha proseguito e consolidato le esperienze iniziate nel precedente anno scolastico con due poli superiori:

ISIS "MICHELANGELO BUONARROTI" – MONFALCONE – LICEO LINGUISTICO

Hanno partecipato 2 studentesse (ospitate l'ultima settimana di maggio per un totale di 40 ore ciascuna) che hanno realizzato la loro esperienza nell'ambito dell'Ufficio Titoli di Viaggio, svolgendo sia un lavoro di archiviazione documentale, sia producendo una serie di traduzioni in diversi registri linguistici di avvisi al pubblico relativi ai titoli di viaggio e loro corretto utilizzo. Il materiale è stato poi fornito anche al tutor scolastico ai fini di una corretta valutazione dell'esperienza nel suo complesso.

ISIS "BRIGNOLI-EINAUDI-MARCONI" – ITI MARCONI DI STARANZANO – INDIRIZZO LOGISTICA E TRASPORTI

Hanno partecipato 2 studenti frequentanti il primo anno di indirizzo logistico, ovvero la terza superiore, per i quali, in collaborazione con il tutor scolastico, è stato elaborato un progetto di lungo termine, a fronte anche dei futuri ulteriori periodi di permanenza in azienda per l'alternanza a completamento del totale complessivo delle ore previste. I ragazzi sono stati ospitati dalla fine di maggio alla prima decade di giugno ed hanno collaborato con il RSPP e la responsabile della formazione all'archiviazione e sistemazione di fascicoli documentali relativi alla formazione sulla sicurezza, nonché sono stati impegnati nell'analisi e sistemazione di fogli-corsa e documentazioni di esercizio. L'ultima fase dello stage si è svolta all'Ufficio Movimento di Gorizia con la supervisione del Responsabile e i ragazzi sono stati coinvolti nella gestione delle partenze/arrivi al Centro Intermodale nelle ore di punta.

Va esplicitato in tale contesto che nel mese di gennaio ha avuto luogo un incontro pubblico concordato con l'Istituto, in cui il Direttore Ing. bassanese ha tenuto una lezione presso l'auditorium della scuola riservata a tutti gli studenti frequentanti l'indirizzo logistico, in cui ha illustrato il funzionamento dell'azienda, i meccanismi del TPL e le sue prospettive sul territorio. Analogamente l'Ing. Salateo ha illustrato il parco mezzi aziendale. L'intervento è stato aperto da una relazione introduttiva sul contesto normativo del TPL regionale elaborata dagli stagisti ospiti di APT nel 2016, elaborata proprio durante l'esperienza di alternanza.

Entrambe le esperienze hanno visto un momento iniziale di tipo didattico/formativo a gruppo riunito condotto dall'Azienda, ovvero una lezione introduttiva sulla normativa di settore, sulla tipologia ed organizzazione aziendale illustrata dalla Dott.ssa Caterina Bolletti e una lezione sulla sicurezza e i rischi afferenti alle varie mansioni lavorative aziendali, con particolare riferimento alle funzioni coinvolte nella fase di alternanza scuola/lavoro specifica per i discenti coinvolti, a cura del RSPP Ing. Giulio Salateo.

Progetto "A scuola di Comune"

Anche nel 2017 APT ha proseguito la sinergia con il Comune di Gorizia co-organizzando il progetto A scuola di Comune grazie al quale i bambini delle scuole dell'infanzia e gli studenti delle scuole primarie e secondarie della città possono recarsi in visita al Palazzo comunale per meglio comprendere come funziona la macchina comunale e cosa avviene all'interno delle stanze del Municipio. La collaborazione di APT non è stata solo di tipo logistico per accompagnare gli

studenti in Comune, ma anche e soprattutto di tipo didattico: un operatore (lo stesso per tutte le uscite) ha illustrato, a bordo mezzo, l'importanza del servizio pubblico, il suo funzionamento, le sue modalità, il corretto uso (per il bus i bambini sono muniti di titolo di viaggio ndr) in un'ottica di incentivazione del TPL e di sostenibilità, tutto a misura di bambino. Complessivamente nel 2017 hanno partecipato all'esperienza 35 allievi della scuola primaria e 72 bambini della scuola dell'infanzia per un totale di 6 servizi.

Il Libro delle 18.03 e attività Sala culturale

Anche nel 2017 è proseguita la collaborazione con l'Associazione "IL LIBRO DELLE 18.03": due rassegne in primavera ed in autunno che sono diventate un appuntamento fisso, atteso e seguito da una nutrita schiera di appassionati del "viaggiare nella cultura" e della "cultura in viaggio".

La formula di combinare gli eventi nella Sala culturale APT con le letture itineranti a bordo di un bus, mescolando autori di fama nazionale con esponenti della cultura regionale, si è rivelata vincente e ha attirato l'interesse di un crescente numero di estimatori, allargando anche la collaborazione con nuovi sponsor e sostenitori.

Gli incontri di aprile hanno avuto come protagonisti: per Giovedì in Sala Antonia Arslan, Emilio Rigatti, Federica Manzon, Mauro Covacich. I Sabato in bus hanno previsto delle uscite nella valle del Vipacco, al Parco della Grande Guerra di Monfalcone, e sul Carso triestino.

L'edizione d'autunno ha ospitato in Sala APT Pino Roveredo, Stefano Caso, Marcello Fois, Paolo Rumiz, Francesca Melandri.

I Sabato in bus hanno previsto delle uscite in Val Rosandra, nella laguna di Marano e a Spilimbergo.

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 2017 è stato costante il sostegno ad associazioni sportive e culturali tramite sponsorizzazioni e contributi sotto forma di pubblicità.

Per quanto riguarda le società sportive si è cercato di privilegiare le attività dei diversi settori giovanili, dal calcio al basket, dal volley al hockey, in quanto, aldilà dei risultati agonistici, hanno uno scopo più prettamente sociale di partecipazione nella formazione non solo sportiva dei ragazzi.

Anche in campo culturale è prevalso lo stesso spirito: infatti oltre alle già citate manifestazioni di un certo rilievo, l'azienda si è impegnata a sostegno di formazioni giovanili.

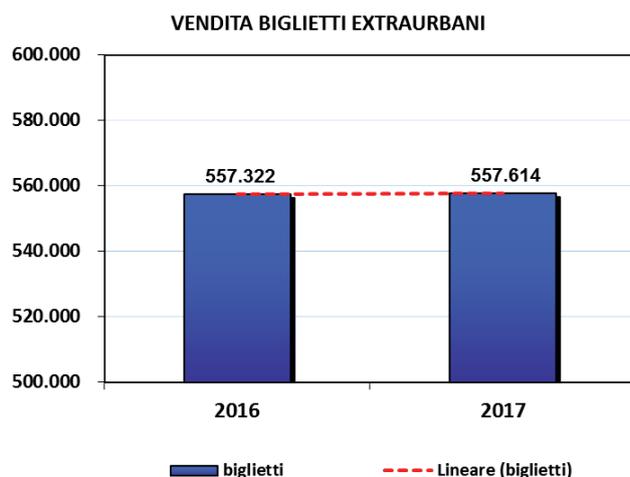
Infine, man non meno rilevante socialmente, l'appoggio al volontariato come le campagne a fianco di SOS ROSA, Lega Ambiente e ANMIC, ADVS, LILT.

TITOLI DI VIAGGIO

ANALISI DELLE VENDITE

L'andamento di vendita dei titoli di viaggio dopo anni di sostanziale stabilità, nel corso del 2017 evidenzia un'incremento sia del servizio extraurbano che del servizio urbano. Per analizzare meglio i dati rilevati si prendono in esame i singoli servizi, al fine di porre l'attenzione sulle peculiarità di ogni settore.

Servizio extraurbano



Il settore extraurbano chiude il 2017 con dati positivi nei valori presi in esame nell'analisi delle vendite, registrando uno scostamento percentuale pari a:

- numero passeggeri trasportati **+2,03 per cento** riconducibile ad una sostanziale influenza del MIX tariffario dettata da un'ulteriore incremento degli abbonamenti;
- introiti da traffico **+0,63 per cento** in contrapposizione con l'aumento dei passeggeri, in virtù del mancato aumento delle tariffe e la contestuale rilevazione di cui sopra. Il dato inoltre risulta parzialmente influenzato anche dall'acquisto

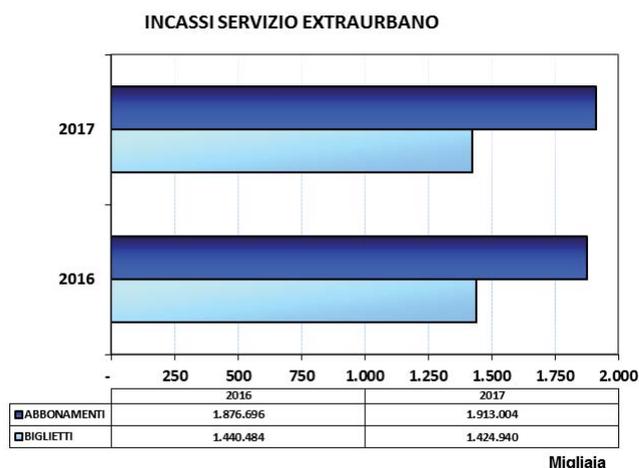
on-line che prevede uno sconto del 5% sulla tariffa ordinaria.

Nella comparazione con il biennio 2016/2017, i biglietti venduti sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 557.614 unità**. Per gli abbonamenti invece si ritiene opportuno procedere con una disamina per tipologia, per meglio spiegare **l'incremento del 3,87 per cento nella totalità degli abbonamenti venduti**.

Negli **abbonamenti mensili corse illimitate e mensili 5gg settimanali** si rileva un trend in aumento soprattutto nella prima tipologia. Così come già evidenziato nel corso del 2016, anche per l'esercizio in esame gli **abbonamenti mensili 3 giorni settimanali** registrano un notevole aumento. L'incremento è giustificato dal fatto che, non sono più strettamente legati ad un'utenza di lavoratori, ma, come definito dalla delibera Regionale, tale abbonamento può essere sottoscritto liberamente e senza vincoli da tutti gli utenti che ne facciano richiesta.

Per quanto concerne gli **abbonamenti quindicinali, siano questi a validità illimitata che 5gg settimanali**, il dato che ne emerge è sostanzialmente in linea con i titoli a base mensile.

Sui **titoli di viaggio integrati APT/TT** continuiamo a riscontrare un alto gradimento da parte dell'utenza. Il 2017 si chiude con un **totale di 2.654 abbonamenti venduti con un incremento percentuale del 28,27 per cento**. Sulla totalità degli abbonamenti sottoscritti il **68,76 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.

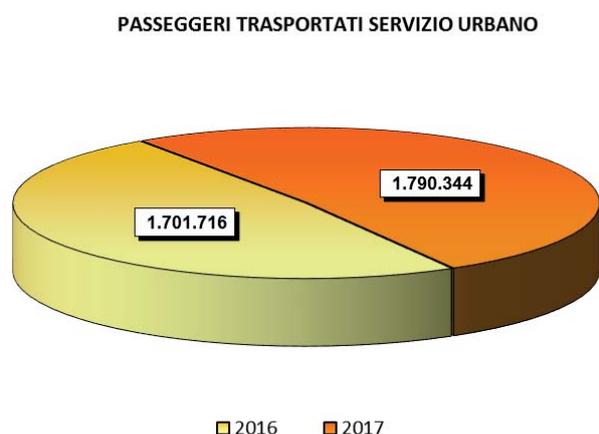


Per questa specifica tipologia di abbonamento, l'ampliamento del piano tariffario, introdotto nel 2011 con le partenze dall'Aeroporto FVG, da Ronchi dei Legionari e da Monfalcone, contribuisce ad incrementare il bacino di utenza, in quanto diversi fruitori di altri servizi sono stati invogliati a sottoscrivere questi titoli, sia per la scontistica applicata pari al 20% (es. abbonamento Sistiana – Trieste integrato con una linea urbana di Trieste pari ad euro 61,20 contro gli euro 76,50 pari alla somma dei singoli titoli a prezzo pieno) che per la possibilità di raggiungere agevolmente la

destinazione finale con un unico documento di viaggio.

Inoltre, per avvicinarsi quanto più possibile alle esigenze degli utenti, nell'ambito del rinnovo della convenzione in essere tra APT e Trieste Trasporti, sono state ampliate le possibilità di transfer nell'ambito delle fasce chilometriche del piano tariffario già approvato, permettendo così di collegare anche altre località servite dalle linee che hanno come capolinea Trieste, come ad esempio Staranzano (direttrice linea E21) e Fogliano (direttrice linea E51).

Servizio urbano



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 notevole aumento degli abbonamenti pari al **9,81 per cento**, in contrapposizione con un dato sostanzialmente invariato dei biglietti con un **+0,20 per cento**, mentre il numero di passeggeri trasportati registra complessivamente un incremento del **5,21 per cento**.

Nel **Servizio di Monfalcone-Ronchi-Staranzano** si riscontra un aumento del **24,01 per cento** nelle sottoscrizioni degli abbonamenti mensili e quindicinali, con una sostanziale stasi nei titoli annuali. A conferma del

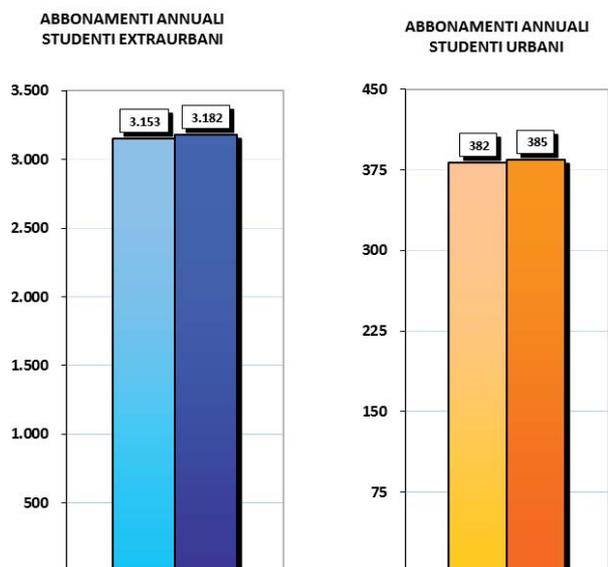
dato positivo registrato tra la clientela fidelizzata, anche i biglietti urbani registrano un aumento superiore al **3,20 per cento**. Questo risultato è riconducibile ad una politica di maggior controllo a bordo mezzo da parte dei verificatori aziendali affiancati anche dagli agenti esterni della ITALPOL, al fine di monitorare e dare un segnale forte ai fruitori del servizio.

Il **Servizio di Gorizia**, dopo l'importante incremento del 20,00 per cento registrato nell'esercizio precedente, nel 2017 sia nei biglietti che negli abbonamenti ordinari rimane sostanzialmente invariato. Grazie anche alla maggior scontistica,

rilevanza ottiene il titolo integrato APT urbano/extraurbano, che ha trovato maggior riscontro tra le famiglie degli studenti dell'Isontino, confermando il trend positivo registrato nelle campagne degli anni scolastici precedenti. La conferma dei dati particolarmente positivi rilevati nell'arco del 2017 trovano spiegazione oltre che nell'intensificazione dei controlli a bordo mezzo, anche nel ripristino della normale viabilità all'interno del circuito cittadino. Negli anni precedenti i percorsi alternativi e le fermate sostitutive hanno evidentemente influito sull'utilizzo dei mezzi sia da parte della clientela fidelizzata che dei fruitori occasionali, che hanno optato per altre soluzioni per i transfer in città.

Il **Servizio di Grado** mostra sia negli abbonamenti che nei biglietti un andamento stabile rispetto all'esercizio precedente. Il dato finale delle vendite ha confermato l'incremento percentuale registrato tra il biennio 2015/2016, trovando riscontro soprattutto nei mesi estivi, in concomitanza con il periodo di maggior afflusso di turisti nella cittadina balneare. Si sottolinea nuovamente che l'intensificazione del servizio di controlleria ed il supporto di agenti esterni per le verifiche a bordo, ha di fatto influenzato in modo sostanziale gli incrementi sulle vendite dell'intera rete servita.

Il titolo di viaggio agevolato per le categorie protette rimane invariato in tutte le tre aree urbane servite da APT, chiudendo il 2017 con un totale di 967 unità di cui 146 con accompagnatore, registrando un **+0,20 per cento** sul totale dei titoli sottoscritti.



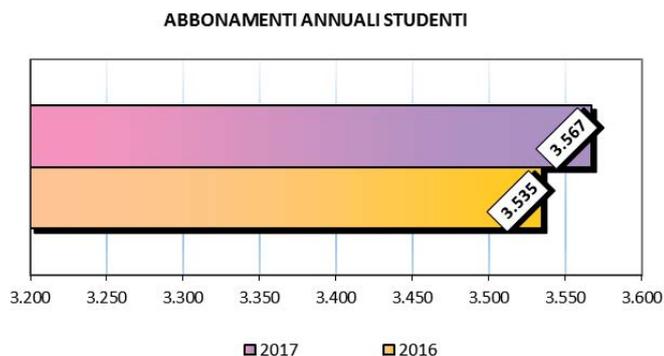
La campagna abbonamenti annuali scolastici 2017/2018 si

è conclusa in linea rispetto all'anno precedente, registrando un totale di 3.567 sottoscrizioni, contro le 3.535 della campagna 2016/2017. I ricavi sono rimasti invariati nel servizio extraurbano, mentre nel servizio urbano hanno registrato un incremento del **2,23 per cento**.

APT, sempre vicina alle famiglie, ha concesso anche quest'anno la possibilità di dilazionare il pagamento degli abbonamenti annuali studenti, concludendo con circa il **69 per cento degli utenti che ha optato per la rateazione del titolo annuale**.

Nell'analisi delle vendite degli annuali studenti è doveroso sottolineare la grande novità della campagna sottoscrizioni

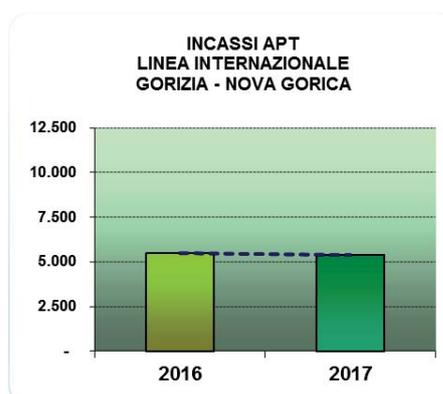
2017/2018, infatti per la prima volta sono stati introdotti nel tariffario WEB anche i titoli scolastici. **Quasi il 6 per cento delle famiglie** ha utilizzato il nostro portale, apprezzando particolarmente questa innovazione, grazie allo sconto del 5% riconosciuto e alla facilità di sottoscrizione, direttamente da casa senza file agli sportelli soprattutto a ridosso dell'inizio dell'anno scolastico.



Oltre al continuo incremento dei titoli annuali legati agli studenti, anche nel 2017 **il numero degli abbonamenti annuali ordianri emessi registra un incremento del +29,64 per cento**. Tale dato trova riscontro nell'utilizzo dei mezzi APT non solo in via occasionale, ma per spostamenti quotidiani quali i vari transfer casa-lavoro, in sostituzione ai mezzi propri o ad altri servizi. Osservando i dati di vendita nella loro globalità e volendo fare un'analisi più accurata, l'ascesa degli abbonamenti annuali è determinata dal vantaggio offerto che è rappresentato dal fatto che, a fronte dello stesso periodo di validità, la tariffa applicata viene calcolata sulla base di un minor numero di mensilità rispetto al periodo di reale utilizzo del titolo. Inoltre, soprattutto tra gli annuali studenti, la scontistica sul titolo integrato con il servizio extraurbano APT ha apportato un aumento di questa tipologia permettendo all'utenza di muoversi in libertà con un unico abbonamento.

Linea urbana internazionale

Il servizio transfrontaliero tra Gorizia e Nova Gorica, linea gestita in pool con la società slovena AVRIGO, ha concluso il 2017 con un decremento rispetto agli esercizi precedenti, portando i trasportati globalmente a **12.166** passeggeri, di cui



5.366 unità su APT.

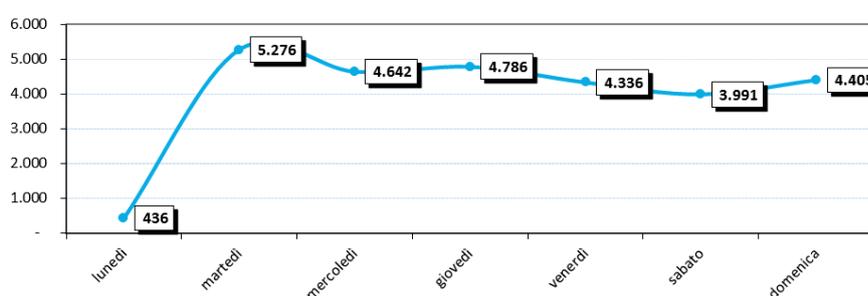
La flessione riscontrata è sostanzialmente a carico delle corse pomeridiane di nostra competenza. Tale dato è riconducibile al mancato utilizzo di questo servizio per spostamenti di lavoro ed inoltre, sempre per effetto della crisi economica, ad una minor affluenza di fruitori diretti nelle località turistiche e di svago della vicina Slovenia.

Linea marittima

La stagione estiva 2017 della linea marittima è stata attivata inizialmente dal 2 giugno al 31 agosto, con una successiva estensione del servizio fino al 10 settembre, con la consueta sospensione nella giornata di lunedì, per complessivi 88 giorni di esercizio.

I passeggeri trasportati, in relazione all'uso dei moltiplicatori per singola tipologia di titolo di viaggio, sono stati **29.818** con un incremento del **36,72 per cento** rispetto all'anno precedente. L'incasso complessivo è stato di **euro 146.354** (media introito a passeggero: € 4,91), con un aumento del **26,27 per cento** rispetto al 2016. **Il numero finale di titoli di viaggio venduti, che è stato pari a 17.578 contro i 13.450 della stagione estiva precedente, ha registrato un dato in ascesa superiore al 30,00 per cento.**

SERVIZIO LINEA MARITTIMA STAGIONE 2017
INCIDENZA GIORNALIERA
 (dati aggiornati al 10 settembre ricavati dai moltiplicatori per tipologia di titolo venduto)



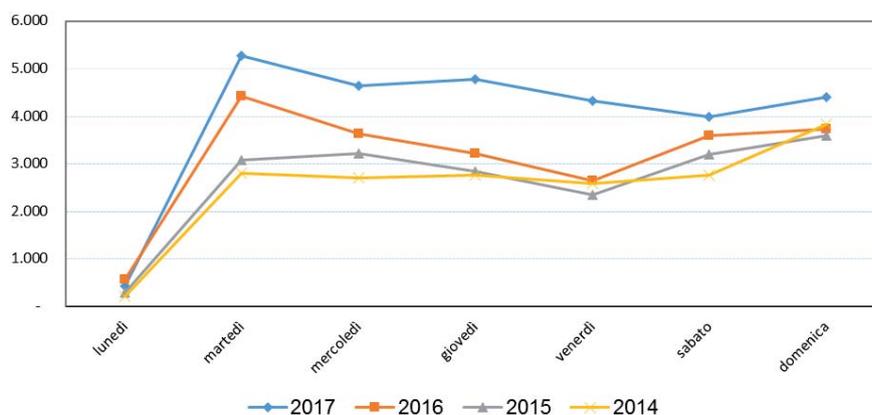
Di notevole rilevanza per l'anno 2017 è stata la riconferma della convenzione tra APT e l'Agenzia del Turismo FVG per l'utilizzo della linea marittima con particolari agevolazioni per i sottoscrittori della Card FVG. La tessera rilasciata dall'ente turismo ha consentito la fruizione a titolo gratuito del servizio marittimo per una corsa giornaliera andata/ritorno. Il corrispettivo derivante dalla fruizione della motonave è stato versato a consuntivo direttamente dall'Agenzia del Turismo FVG, nella misura di 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. Il riscontro di pubblico per questa iniziativa è stato notevole: anche nel **2017 il totale dei fruitori della card turistica è stato di 2.258 contro i 1.450 della stagione precedente.**

Un altro dato di vendita che nella stagione estiva 2017 ha registrato una performance particolarmente positiva è il **trasporto biciclette a bordo della motonave**, con un valore a consuntivo che incrementa nuovamente la performance registrata nel 2016, **concludendo con un totale di 1.505 biglietti venduti registrando un +23,66 per cento.** 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.

Significativa è la rilevazione dei trasportati per singola giornata. **Questa analisi ha messo in evidenza il martedì quale giorno con la maggior affluenza contando 5.276 trasportati**, in contrapposizione con i dati del fine settimana dove il sabato risulta di fatto il giorno con minor afflusso di passeggeri. La maggior partecipazione dei giorni feriali è giustificata anche della conferma, per la stagione 2017, 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.

**COMPARAZIONE INCIDENZA GIORNALIERA
detti stagioni estive quadriennio 2014-2017**



A conclusione, l'impegno per il 2018 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.

APT nel 2017 ha riproposto il progetto denominato **"A SCUOLA CON APT"** che ha visto interagire degli incaricati aziendali con i rappresentanti della Consulta degli Studenti degli istituti d'istruzione superiore della Provincia di Gorizia. Il personale APT ha presentato una relazione sull'azienda, sui servizi offerti e sulle modalità di fruizione dei mezzi sia in fermata che a bordo, dando ai ragazzi tutta una serie di informazioni legate anche ai titoli di viaggio, le sanzioni amministrative e gli oggetti smarriti. Di particolare interesse da parte della Consulta è stata la promozione del servizio di trasporto nell'ambito della **"ALTERNANZA SCUOLA-LAVORO"**, che ha visto coinvolta l'azienda nella



predisposizione di opuscoli pieghevoli atti ad illustrare in maniera semplice e diretta agli studenti questa opportunità. Ai rappresentanti, unitamente alla brochure specifica sull'ASL, sono stati consegnati orari ed altro materiale informativo per l'allestimento dello stand della Consulta, all'interno del quartiere fieristico nell'ambito di una manifestazione di interesse giovanile. Per il 2018 è auspicabile che questo progetto venga attuato presso i vari poli scolastici della Provincia, sviluppando un piano di incontri formativi con l'obiettivo di essere più vicini agli studenti quali maggiori fruitori dei nostri servizi.

PUNTI VENDITA

Servizio prevendita

Nel corso del 2017 il numero di rivendite è rimasto sostanzialmente stabile. Alle chiusure di punti vendita sono corrisposte altrettante nuove aperture. Tali cambi di gestione non hanno creato particolari problemi nell'incasso dei corrispettivi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio.

Alle nuove rivendite, laddove sia stato possibile, è stata accordata la sola vendita dei biglietti, in virtù della politica aziendale di accentramento delle vendite degli abbonamenti, che predilige l'emissione degli stessi in via esclusiva presso le biglietterie automatizzate. L'applicazione di questa linea di condotta ha portato ad una considerevole riduzione degli abbonamenti a disposizione dei rivenditori, ottenendo così l'effetto di ridurre il rischio economico connesso ai depositi fiduciari di questi titoli di viaggio.

Nell'arco del 2017 i controlli effettuati presso la Compagnia dei Servizi Soc.Coop. (CDS), società aggiudicataria del servizio di distribuzione di titoli di viaggio, attuati per verificare il rispetto degli obblighi contrattuali e la coerenza del magazzino con quanto risultante dalle giacenze APT, non hanno evidenziato anomalie o discrepanze tra il magazzino fisico ed il fondo risultante dai report aziendali.

Con lo scopo di garantire una sempre capillare ed efficiente rete di approvvigionamento, si è ritenuto importante effettuare un'analisi del sistema di contatto a chiamata utilizzato dagli addetti della CDS per la prenotazione dei titoli. Per accertare la cadenza dei contatti, APT ha preso visione del registro delle telefonate; è stata effettuata così una verifica a campione che non ha evidenziato alcun tipo di problematica da parte dei rivenditori contattati.

La CDS per migliorare ed ottimizzare l'attività di servizio prevendita, in accordo con APT, ha elaborato nuovamente un calendario di consegne nell'ambito delle otto aree servite (alto Friuli, basso Friuli, goriziano, Grado, isontino, mandamento monfalconese e triestino). Inoltre, per ottimizzare le risorse, si è deciso di riconfermare da parte del rivenditore l'acquisto dell'intero fondo biglietti (es. 100 biglietti urbani in conto deposito – acquisto 100 biglietti) evitando allo stesso di dover pagare cospicue somme di denaro nell'ambito delle operazioni di chiusura d'anno o cessata attività.

Nel complesso l'attività di servizio di distribuzione di documenti di viaggio è da considerarsi buona, grazie anche alle implementazioni e personalizzazioni software sviluppate appositamente per semplificare la gestione dei magazzini e le operazioni ad esse connessi.

Biglietterie

Nel 2017 APT ha avuto l'ennesima conferma che l'introduzione del progetto BIG2000, sistema di gestione automatizzata nell'emissione dei biglietti ed abbonamenti, ha portato notevoli vantaggi sia all'utenza che all'ufficio titoli di viaggio. La clientela fidelizzata dei nostri servizi continua a dimostrare un notevole apprezzamento per il procedimento meccanizzato, in quanto si abbattano i tempi per il rinnovo degli abbonamenti e anche il semplice acquisto di un biglietto risulta più rapido ed agevole. Inoltre, dal punto di vista dell'operatore d'ufficio, consente un'elaborazione dei dati di vendita più scorrevole, una più proficua gestione degli abbonamenti e la creazione di una banca dati degli abbonati.

Per quanto riguarda la gestione delle biglietterie centrali APT con sede in Gorizia, Monfalcone e Grado, è stato prorogato l'affidamento alla ditta Compagnia dei Servizi Soc.Coop. per l'intero esercizio 2017. La collaborazione pluriennale e l'ormai consolidata professionalità degli operatori di sportello ha migliorato di molto la percezione del servizio fornito, sia a livello di front office che nella gestione delle varie pratiche legate all'attività di biglietteria. Questo, nell'ottica aziendale di raggiungere livelli di servizio sempre più alti ed in virtù della certificazione UNI EN 13816:2002, risulta essere un obiettivo prioritario.

Biglietteria Gorizia

APT non ha registrato modifiche evidenti negli introiti e nel numero di clienti che si recano in questo punto vendita, in quanto il bacino di utenza del capoluogo isontino è per la maggior parte fidelizzato, e consta principalmente di studenti che raggiungono i vari poli scolastici e di lavoratori locali.

Per dare continuità all'attività di sportello si è mantenuta la solita suddivisione dell'orario in due fasce, scolastico e non scolastico, legato ovviamente alla struttura del servizio extraurbano ed urbano, anticipando l'apertura prolungata in fase di rinnovo degli abbonamenti annuali scolastici. Inoltre, per garantire una maggior copertura per la vendita dei nostri titoli di viaggio e fornire tutte le informazioni utili, in considerazione della grande affluenza di visitatori in occasione degli eventi di Gusti di Frontiera e della fiera di Sant'Andrea, sono state concordate delle aperture straordinarie per il sabato pomeriggio e la giornata di domenica.

Biglietteria Monfalcone

Nel 2017 APT ha avuto un'ulteriore conferma della strategicità dell'apertura del punto vendita della biglietteria di Monfalcone in Via Fratelli Rosselli. La riapertura di un punto vendita presso la via centrale della città dei cantieri ha assunto un importante ruolo nella gestione dei rapporti con l'utenza e garantisce un ritorno d'immagine per l'Azienda. Questa posizione riscuote un notevole gradimento del pubblico, che utilizza il servizio di sportello non solo per il mero acquisto dei titoli di viaggio, ma come punto informazioni e sala d'attesa. Tale risultato è motivo d'orgoglio per APT, da sempre attenta ai rapporti con la clientela e alla ricerca di nuove soluzioni per soddisfare le sue esigenze.

Biglietteria Grado

Per il 2017 è riconfermata la gestione da parte di CDS dell'autostazione e della biglietteria di Grado. Nell'arco dell'anno APT non ha registrato modifiche sostanziali negli introiti e nel numero di clienti che fruiscono di questo punto vendita, in quanto anche in questo caso il bacino di utenza è nella maggior parte fidelizzato. Si riscontrano buoni margini di miglioramento durante la stagione estiva, periodo per definizione di maggior afflusso di utilizzatori occasionali legati alla località turistica. Nell'ambito dell'area urbana di Grado è da sottolineare che nella stagione estiva 2017 sono state

confermate due fondamentali novità. La prima concerne la possibilità di acquisto dei ticket per il trenino turistico direttamente presso la biglietteria, che diventa così un'alternativa alla ormai consolidata vendita a bordo. La seconda invece riguarda la stipula tra APT e l'Agenzia del Turismo FVG di una convenzione per l'utilizzo dei bus cittadini con particolari agevolazioni per i sottoscrittori della FVG Card.

Nell'arco del 2017 è importante sottolineare la volontà di APT di offrire un ulteriore servizio all'utenza, variando gli orari di apertura al pubblico delle biglietterie di Gorizia e Grado. L'obiettivo principale era quello di uniformare ed allineare le modalità di esecuzione del servizio, dando maggior continuità alle strutture presidiate. Tali punti vendita risultano strategici, in quanto chi si rivolge agli sportelli aziendali, non



è 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 una struttura comoda ed accogliente in caso di attesa.

APT sta inoltre continuando a lavorare al progetto di informatizzazione di alcune rivendite site nelle zone cardine di competenza, in vista di una meccanizzazione globale nell'emissione dei titoli di viaggio, in linea con quanto attualmente in essere nelle altre realtà del TPL regionale. L'estensione di questo sistema vedrà coinvolte le rivendite collocate nelle località principali quali Ronchi dei Legionari, Staranzano, Gradisca d'Isonzo, Pieris, Cormons e Cividale del Friuli, che attualmente registrano il maggior volume d'affari. Attivando l'informatizzazione di questi punti vendita si ipotizza di poter gestire e registrare nei database aziendali oltre l'ottanta per cento degli utilizzatori dei nostri servizi urbani ed extraurbani.

E-commerce

Il sistema di e-commerce ha registrato un'ulteriore performance positiva nell'arco del 2017, raddoppiando le sottoscrizioni del 2016, grazie all'introduzione degli abbonamenti annuali studenti ed ordinari nei prodotti acquistabili. Il totale dei rinnovi dei soli titoli di viaggio APT sottoscritti via web è stato di 928, raggiungendo le 1.211 unità, contro le 686 del 2016, se considerata la totalità dei rinnovi on-line comprensivi dei titoli integrati APT-TT. Tale dato in costante crescita è frutto di una campagna mirata alla promozione di questo servizio mediante le pubblicazioni degli orari, la distribuzione e l'esposizione di materiale informativo presso le biglietterie e le pensiline.

Di notevole rilevanza è **la conferma anche per l'anno 2017 dell'applicazione di uno sconto pari al 5% sul valore nominale dell'abbonamento** acquistato on-line. Tale scontistica è già stata pubblicizzata nei vari canali aziendali al fine di promuovere questa tipologia di sottoscrizione, mirando ad annoverare un numero sempre più elevato di fruitori di questo servizio.

Il portale, oltre ad essere stato utilizzato per il rinnovo via web degli abbonamenti mensili e quindicinali, è stato molto sfruttato per il pagamento delle rate degli abbonamenti annuali studenti.

La risposta positiva per questo nuovo sistema di rinnovo dei titoli di viaggio tramite carta di credito è dovuta al fatto che rappresenta una modalità d'acquisto semplice e veloce, che permette ai nostri clienti di operare direttamente da casa o dall'ufficio senza essere così vincolati dagli orari e dai giorni di apertura dei punti vendita.

Emettitrici

APT ha aggiornato l'intero parco macchine erogatrici ed installato una nuova in Viale Regina Elena a Gradisca d'Isonzo, al fine di potenziare la rete di vendita presso uno dei principali snodi di interscambio del servizio extraurbano su tutte le direttrici principali da/per Udine-Trieste o da/per Monfalcone-Grado.

La collocazione di queste macchine è da considerarsi quale utile supporto soprattutto per la clientela proveniente da fuori regione o dall'estero, in quanto l'operatività completamente touch screen e multilingue facilita l'acquisto dei biglietti; inoltre i pagamenti si possono effettuare anche mediante carta di credito.

La presenza di queste erogatrici automatiche in punti così strategici amplia le possibilità di munirsi di regolare titolo di viaggio, soprattutto nelle fasce orarie in cui le biglietterie centrali e quelle site all'interno delle autostazioni risultano chiuse al pubblico.

Attualmente il parco macchine APT consta di 8 emettitrici:

- ***n. 2 macchine presso l'Aeroporto FVG (interno ed esterno aera aeroportuale)***
- ***n. 1 macchina in Via F.Ili 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)***

Per il 2018 l'azienda ha in progetto di installare nuovi apparati per ampliare la rete di vendita. L'attivazione di queste nuove emettitrici è prevista nei principali punti di interscambio tra servizio urbano ed extraurbano.

L'idea per il futuro è di predisporre gli apparati non solo all'erogazione dei biglietti di corsa semplice, ma anche al rinnovo degli abbonamenti. Tale innovazione, già introdotta in altre realtà del TPL regionale, risulta di notevole impatto per i clienti. Queste migliorie vengono percepite come un 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.

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 2017.

Nel corso dell'anno è proseguita la collaborazione con la ditta Selecta Digital Service alla quale sono stati affidati i contratti di manutenzione extragaranzia del sistema AVM.

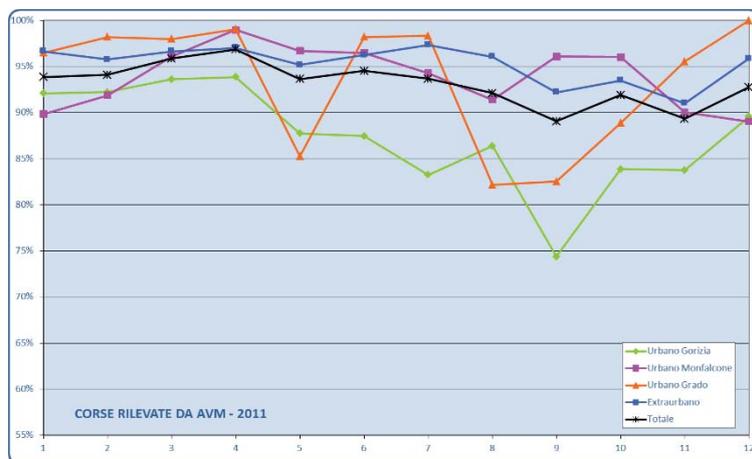
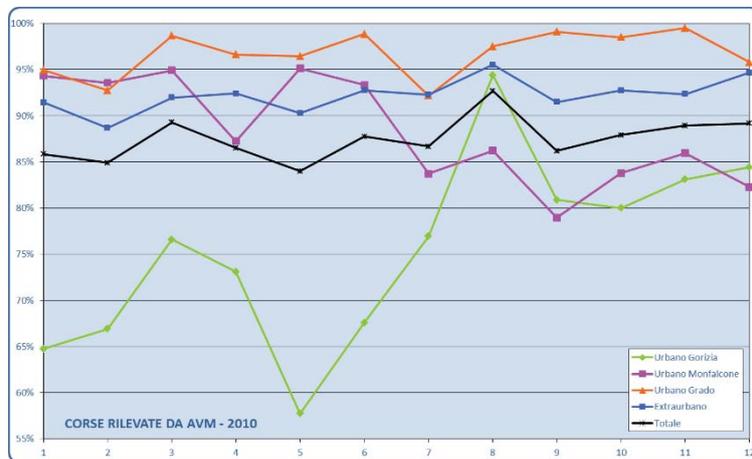
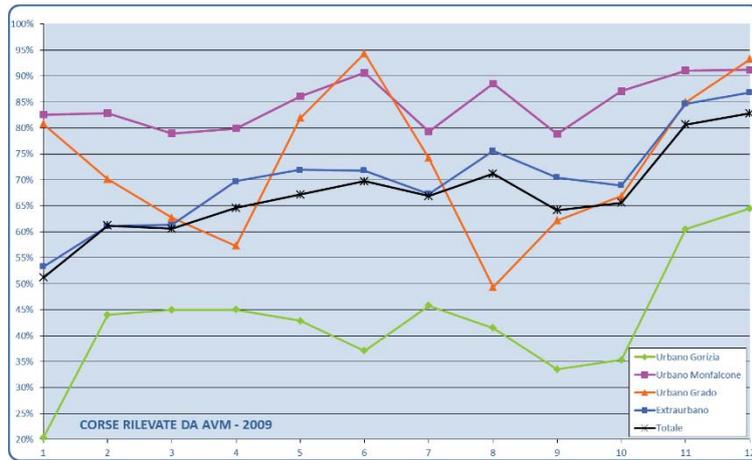
A seguito della ricollocazione delle strumentazioni conta-passeggeri ed ipovedenti avvenuta nel 2011 e finalizzata a disporre di tali attrezzature sui mezzi di più largo impiego, APT attualmente dispone di:

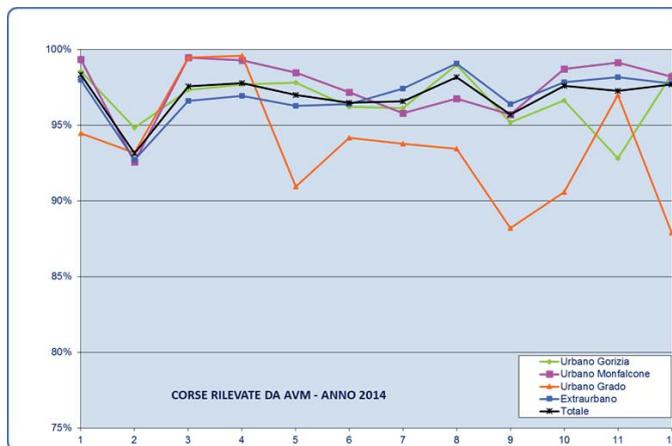
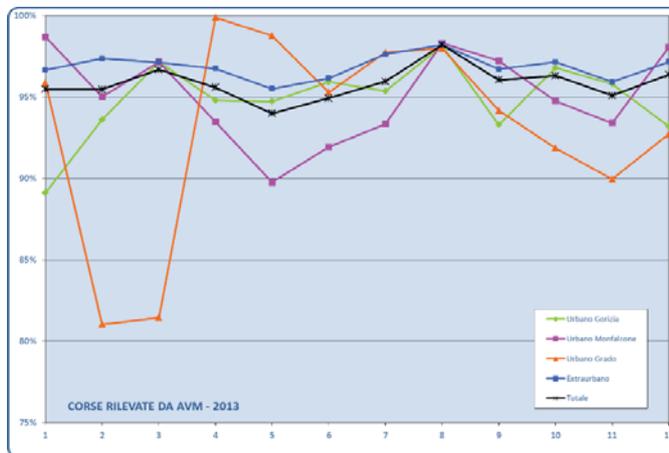
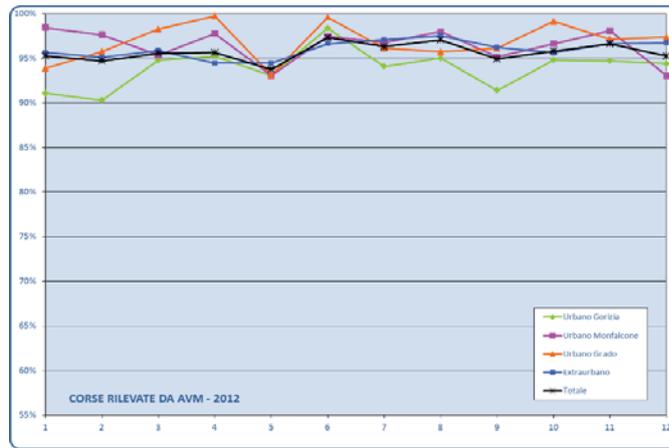
- 3 mezzi urbani, a tre porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 4 mezzi urbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 28 mezzi urbani con sistema AVM;
- 6 mezzi extraurbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 76 mezzi extraurbani con sistema AVM;
- 1 mezzo urbano, immatricolato sulla linea transfrontaliera, con sistema AVM;
- 1 mezzo extraurbano, immatricolato su linea in subappalto, con sistema AVM;
- 3 mezzi, immatricolati come noleggio con conducente, con rilevatore satellitare.

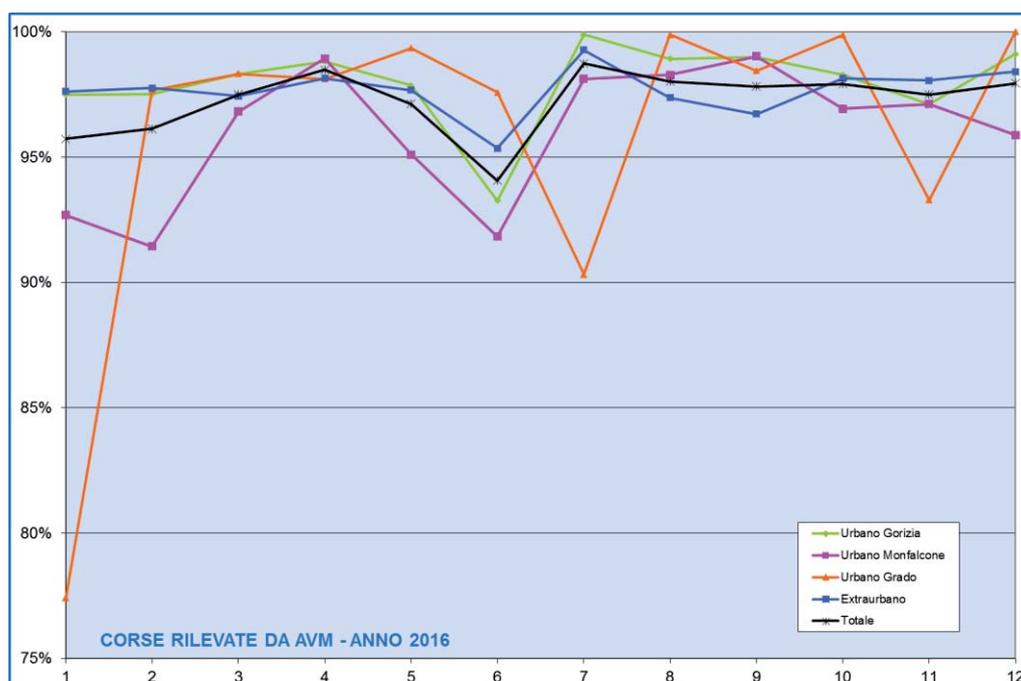
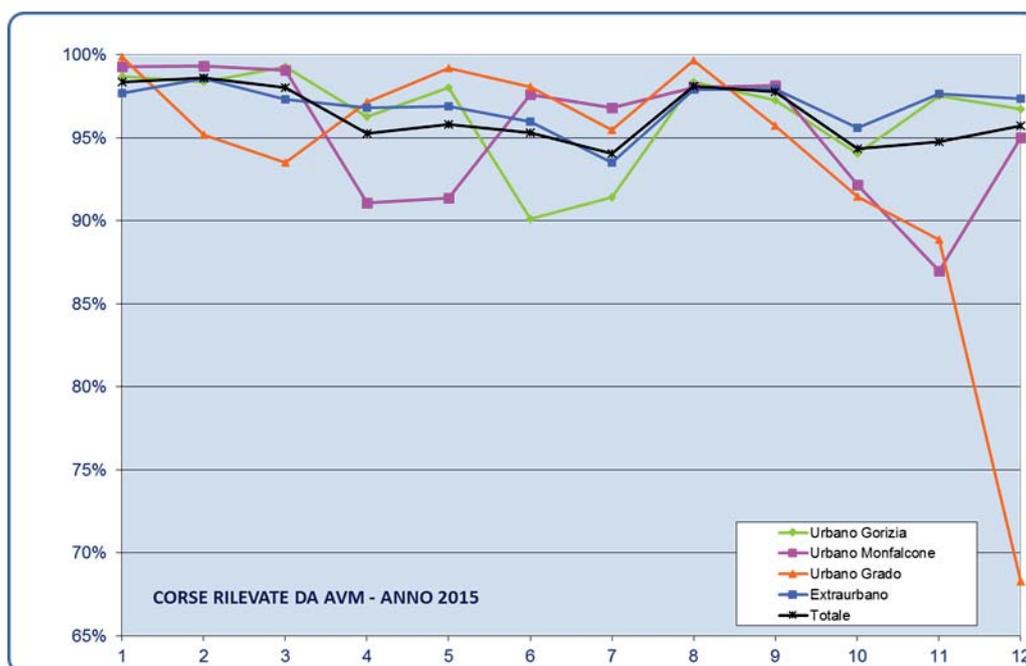
Dei complessivi 36 mezzi urbani in flotta, 29 sono dotati di sistema elettronico informativo di supporto alle persone videolese.

Le implementazioni apportate al sistema AVM nel corso degli anni, come l'attivazione della "certificazione batch", l'aumento del parco scorte AVM, l'installazione delle flash card sui terminali di bordo, il monitoraggio e la manutenzione continuo del corretto funzionamento dei dispositivi di bordo e dei software di rilevazione, insieme all'istruzione continua al personale viaggiante, hanno permesso nel corso degli anni di aumentare progressivamente la percentuale di corse rilevate automaticamente mediante sistema AVM giungendo al 97% circa.

Il dato del 2017 rileva una percentuale leggermente inferiore rispetto a quella del 2016, e l'andamento del dato può essere dedotto dai diagrammi riportati di seguito che evidenziano i dati di dettaglio degli anni 2016 e 2017, mentre per quelli precedenti si riportano solo i diagrammi significativi per comprendere il trend registrato.



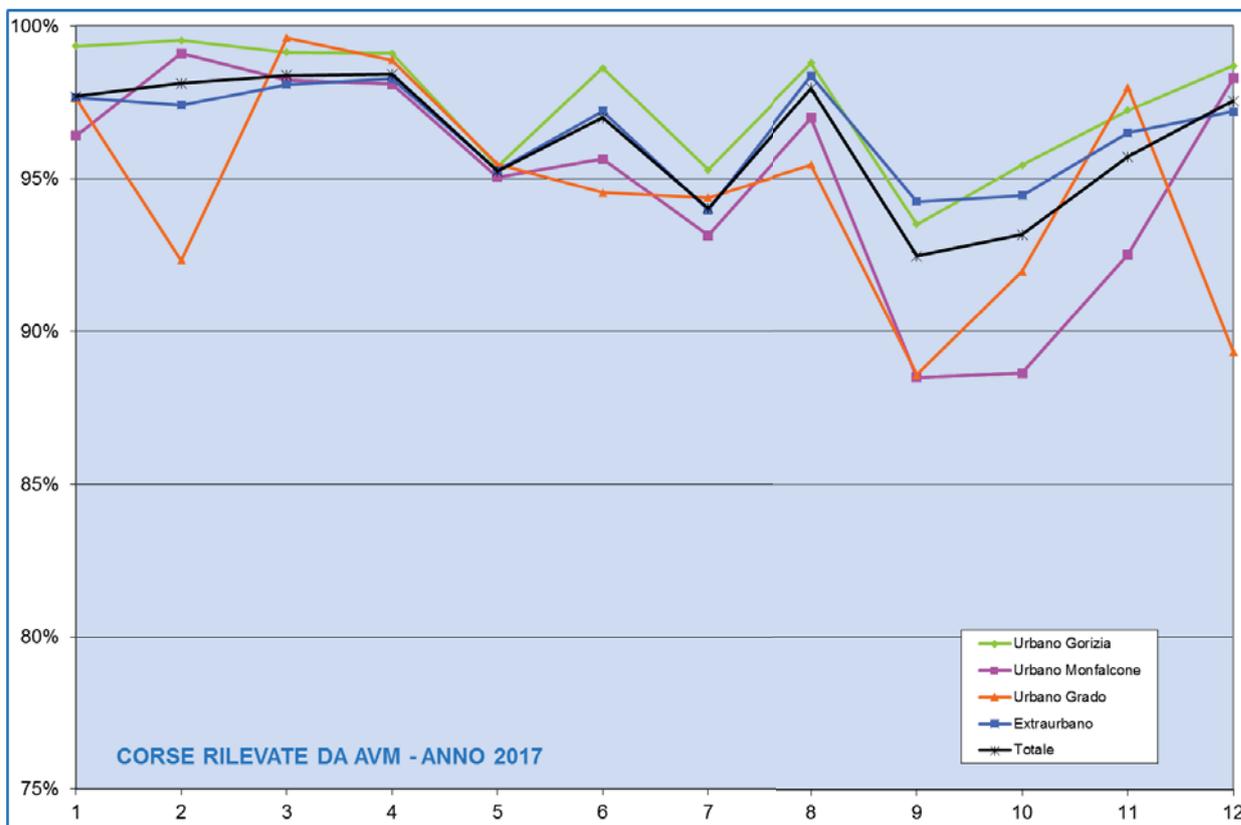




Nel 2017 è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il 96,3% delle corse programmate (283.563 corse rilevate su 294.518 corse programmate). Più dettagliatamente:

- Urbano Gorizia: 97,5%, diminuzione della copertura rispetto al 2015 di 0,5 punti percentuali (59.447 corse rilevate su 60.973 corse programmate);

- Urbano Monfalcone: 95,0%, diminuzione della copertura rispetto al 2016 di 1,0 punti percentuali (74.463 corse rilevate su 75.194 corse programmate);
- Urbano Grado: 94,7%, diminuzione della copertura rispetto al 2016 di 1,2 punti percentuali (8.712 corse rilevate su 9.200 corse programmate);
- Extraurbano: 96.5%, diminuzione della copertura rispetto al 2016 di 1,2 punti percentuali (133.944 corse rilevate su 137.953 corse programmate).



GESTIONE FORNITURE GASOLIO

La seguente relazione riassume i principali aspetti che contraddistinguono la gestione delle forniture di gasolio per autotrazione in seno all'Azienda - evidenziando sia l'andamento delle quotazioni del carburante, che le modalità operative e tecnico/amministrative che le regolano - nonché, specifica le caratteristiche tecniche degli impianti di distribuzione e le procedure, connesse ai loro funzionamenti.

Nell'anno 2017 APT ha movimentato i seguenti quantitativi di gasolio autotrazione, distribuiti fra i due depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone:

	Deposito di Gorizia	Deposito di Monfalcone
Carico nell'esercizio (litri)	1.419.134	792.404
Scarico nell'esercizio (litri)	1.415.093	786.930

Come indicato nella relazione dell'anno precedente, gli approvvigionamenti sono stati inizialmente regolati dalle modalità previste dalla Gara "**Proposta di fornitura prodotti petroliferi franco destino per i depositi di APT S.p.A. Periodo 01/07/2015 —31/12//2015. CIG N° [6243308CBC] – aggiudicata alla ditta VANELLO & FIGLI S.p.A.** che - a seguito di un'ulteriore proroga annuale del Contratto di Servizio da parte dell'Ente Concedente (dal 01/01/2016 al 31/12/2016) – vedeva l'Azienda adoperarsi per prorogare a sua volta l'affidamento stesso (rif. prot. n. 3133-U/2015 dd. 23.12.2015), alla summenzionata ditta, ricevendone riscontro positivo con comunicazione del 07/01/2017.

Nel mese di ottobre del 2016 - in prospettiva 2017 - l'Azienda indiceva una nuova Gara "**Procedura ristretta tra le imprese inserite nel Sistema di Qualificazione di Arriva Italia S.r.l. (rif. G.U.C.E. D 2015-011084 del 26 gennaio 2015) per la fornitura di gasolio per autotrazione" periodo dal 1° aprile 2017 al 30 settembre 2017 CIG. N. [6866923C1D]** (il cui iter procedurale è stato indicato nella relazione 2016) e nelle more dell'espletamento delle procedure - *che vedevano il termine ultimo per la ricezione delle offerte posto in data 20 gennaio 2017 e l'esperimento della Gara stessa il giorno 31 gennaio 2017* - l'Azienda provvedeva a richiedere al fornitore (VANELLO & FIGLI S.p.A.) una proroga trimestrale (dal 01/01/2017 al 31/03/2017 con il mantenimento delle medesime condizioni economiche e contrattuali - rif. prot. n. 3276-U/2016 dd. 20/12/2016), ricevendone la disponibilità, in data 28/12/2016.

L'esito della Gara summenzionata ha visto prevalere nuovamente la ditta VANELLO & FIGLI S.p.A che ha proposto un **valore K pari a € 0,03140**; con comunicazione prot. n. 219-U/2017 dd. 03/02/2017, l'Azienda ha comunicato al fornitore l'esito, invitandolo a produrre la documentazione prevista dal D.lgs 50/2016 per consentire alla stessa – dopo aver effettuato i previsti controlli – di procedere alla seguente aggiudicazione efficace (rif. art. 32 D.lgs 50/2016).

Esperita questa fase di controllo – con esito positivo - l'Azienda ha provveduto all'aggiudicazione efficace, comunicandola all'affidatario (rif. prot. n. 443-U/2017 dd. 08/03/2017) e – trascorsi 35 giorni dalla comunicazione stessa – ha sottoscritto il Contratto di Fornitura in data 13 aprile 2017, (rif. prot. n. 815-U/2017 dd. 13/04/2017) per una durata prevista fino al 30 settembre 2017, con possibilità di proroga – alle medesime condizioni – di ulteriori sei mesi, fino al 31/03/2018.

Infine – con comunicazione prot. n. 4848-U/2017 dd. 08/09/2017 – l'Azienda ha formalizzato detta proroga (ricevendone riscontro positivo dal fornitore con comunicazione del 18/09/2017) che, appunto, prosegue fino al 31 marzo 2018.

Riassumendo, durante il 2017 le forniture di gasolio – per quanto sempre fornite dalla ditta VANELLO & FIGLI S.p.A – risultano regolate:

per il periodo 01/01/2017 – 31/03/2017 dalla procedura:

"Proposta di fornitura prodotti petroliferi franco destino per i depositi di APT S.p.A. Periodo 01/07/2015 – 31/12/2015. CIG N° [6243308CBC] e seguenti proroghe, con valore K pari a € 0,0279;

per il periodo 01/04/2017 – 31/12/2017 dalla procedura:

"Procedura ristretta tra le imprese inserite nel Sistema di Qualificazione di Arriva Italia S.r.l. (rif. G.U.C.E. D 2015-011084 del 26 gennaio 2015) per la fornitura di gasolio per autotrazione" periodo dal 1° aprile 2017 al 30 settembre 2017 CIG. N. [6866923C1D] e seguente proroga, con valore K pari a € 0,03140.

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 **14.000** nell'arco di una settimana, talvolta suddiviso in due diverse forniture, mediante l'utilizzo di una motrice. Diversamente, nel periodo estivo ed anche quando è in vigore l'orario "non scolastico", l'intervallo fra i rifornimenti si dilata un poco, passando, rispettivamente, a 10/12 giorni per la Sede di Gorizia e 8/9 per quella di Monfalcone.

Rimangono invariate le operazioni di rifornimento delle cisterne - come da "**Procedura Gestione serbatoi e Urea e olii**"(rif. **UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002**) le quali avvengono solamente in presenza del personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, che indica all'operatore della ditta fornitrice la cisterna di carico ed i dispositivi presenti per il contenimento delle eventuali perdite (un contenitore di sepiolite per assorbire il liquido sversato, un telo di protezione ed un contenitore di sabbia per isolare il tombino adiacente i serbatoi). Durante tutta la durata delle operazioni di scarico del prodotto, l'operatore della ditta esterna deve essere sempre presente e pronto a bloccare un eventuale sversamento.

Nel periodo preso in esame, non ci sono state variazioni e/o implementazioni presso gli impianti di distribuzione carburante sia della sede di Gorizia (*Licenza d'esercizio IT00GOY00172G rilasciata in data 13/11/2006*) che di quello della sede di Monfalcone (*Licenza d'esercizio GOY00085Q rilasciata in data 25/08/1998*), dopo l'aggiunta in entrambi i depositi di una colonnina dedicata all'erogazione dell'additivo **AD BLUE**, necessario per le motorizzazioni ecologiche degli autobus.

Gli impianti di distribuzione carburante, sono sempre sottoposti a periodici servizi di manutenzione programmata (cadenza quadrimestrale), da parte della ditta **CHIURLO**, con la quale vige un Contratto per il Servizio di manutenzione che - per le motivazioni citate in precedenza - è stato anch'esso prorogato in due fasi (*dal 01/01/2017 al 31/08/2017 – rif. prot. n. 3340-U/2016 dd. 23/12/2016 e dal 01/09/2017 al 31/12/2017 rif. prot. n. 4198-U/2017 dd. 10/08/2017*).

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.

A tale proposito si evidenzia come, lunedì 12 giugno 2017, l'Azienda si stata sottoposta ad un controllo in materia di accise sui prodotti petroliferi, effettuato dalla Guardia di Finanza – Nucleo di Polizia Tributaria di Gorizia (rif. prot. n. 1809 dd. 12/06/2017).

Su richiesta dei militari, è stata messa a loro disposizione la seguente documentazione:

1. *Registro di Carico e Scarico U.T.F. n. 56 dd. 10/11/2016 rilasciato dall'Agenzia delle Dogane di Gorizia;*
2. *Licenza U.T.F. n. IT00GOY00172G rilasciata dall'U.T.F. di Gorizia in data 11/11/2006;*
3. *Certificato di prevenzione incendi (pratica n. 13823) rilasciato dal Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Gorizia in data 10/06/2016, con allegate planimetrie dell'impianto;*
4. *tabelle di taratura delle cisterne interrato presenti nel deposito aziendale.*

L'esame della citata documentazione ha avuto esito regolare.

Successivamente è stato effettuato un sopralluogo presso l'impianto di distribuzione carburante, con conseguente misurazione dei livelli delle due cisterne e lettura dei contatori presenti sulle colonnine di erogazione, un tanto per determinare - al momento - le esatte giacenze e gli effettivi scarichi del prodotto.

Il raffronto dei dati raccolti effettivi, con quelli contabili, ha evidenziato una giacenza effettiva di gasolio pari a litri **49.929,10** - a fronte di una giacenza contabile pari a litri **48.769** - con il risultato di una eccedenza pari a litri **1.160**.

Tale dato è risultato regolare in quanto – raffrontato con le tolleranze ammesse in eccedenza che risultano essere del 5 per mille sullo scarico totale – il limite ammesso ammontava a litri **3.369**.

Alla fine dell'ispezione, i militari redigevano un verbale, consegnando una copia all'Azienda, nel quale veniva evidenziato come il suddetto controllo risultasse regolare.

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**).

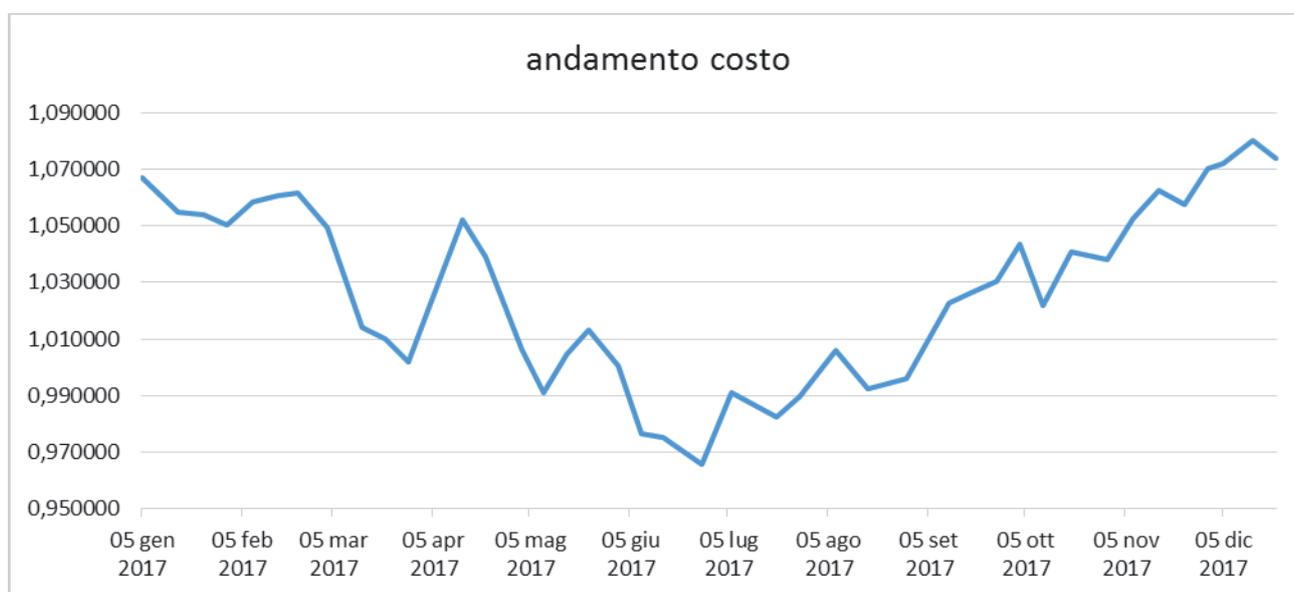
Tali operazioni, sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che possono presentare solo delle toccate presso le Sedi di Gorizia e Monfalcone, tali da non consentire le consuete soste operative, comprendenti, appunto, i rifornimenti e la pulizia degli stessi.

Nell'anno 2017 i rifornimenti con tali tessere sono risultati pari a litri **136.995**, con un costo medio €/Litro di **1,2413**, rispetto a litri **143.926** del 2016 (con un costo medio €/Litro di **1,1147**).

L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2016 si attestava sul valore di €/Litro **1,05283**, ha registrato nel primo semestre dell'anno un andamento al ribasso, seppure con diverse fluttuazioni, arrivando a toccare €/Litro **0,96550**, mentre nel secondo semestre ha subito un costante aumento, attestandosi, alla fine del mese di dicembre, alla quota di €/Litro **1,07368**.

Il prezzo medio del carburante per l'anno 2017 è risultato essere di €/Litro **1,0280**.

La rappresentazione grafica sottostante meglio evidenzia la fluttuazione del prezzo del carburante nell'arco dell'anno.



Conclusioni

Signori Soci, alla luce delle considerazioni svolte nei punti precedenti e di quanto esposto nella Nota Integrativa, Vi invitiamo:

- ad approvare il Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2017 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, 27/03/2018

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

SARA CUMAR



Registro Imprese n. 00505830315
Numero Iscrizione Rea di Gorizia: 56871

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.p.A.
Sede in via Caduti di An Nasiriyah n. 6 - 34170 GORIZIA
Capitale sociale € 5.164.600 interamente versato
Codice Fiscale: 00505830315

**Relazione del Collegio Sindacale
all'assemblea dei Soci ai sensi dell'art. 2429, comma 2, del Codice Civile**

Signori azionisti della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

La presente relazione è stata approvata collegialmente ed in tempo utile per il deposito presso la sede della società, nei quindici giorni precedenti la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'organo di amministrazione ha reso disponibili i seguenti documenti approvati in data 27 marzo 2018, relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017: progetto di bilancio, completo di nota integrativa, rendiconto finanziario e relazione sulla gestione.

L'impostazione della presente Relazione richiama la stessa struttura di quella utilizzata per l'esercizio precedente, ed è ispirata alle disposizioni di legge e alla Norma n. 7.1. delle "*Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate*", emanate dal CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015.

L'attività di revisione legale dei conti, ai sensi dell'articolo 2409-*bis* e seguenti del Codice Civile, è stata svolta dalla Società di Revisione legale incaricata dall'assemblea dei Soci dell'11 maggio 2017.

La relazione della Società di Revisione legale EY S.p.A. emessa a norma dell'articolo 14 del Decreto Legislativo 7 gennaio 2010, n. 39 relativamente al bilancio chiuso al 31 dicembre 2017 è stata predisposta in data 11 aprile 2018 e non evidenzia rilievi per deviazioni significative, ovvero giudizi negativi o impossibilità di esprimere un giudizio o richiami di informativa e pertanto il giudizio rilasciato è positivo.

La Società di Revisione ha svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) n.720B al fine di esprimere, come richiesto dalle norme di legge, un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione, la cui responsabilità compete agli amministratori della società Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. con il bilancio d'esercizio della società medesima chiuso alla data del 31 dicembre 2017.

Secondo il giudizio espresso la relazione sulla gestione è coerente con il bilancio di esercizio della società Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2017.

Attività di vigilanza ai sensi dell'articolo 2403 e seguenti del Codice Civile

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

Dato atto dell'ormai consolidata conoscenza che il Collegio Sindacale dichiara di avere in merito alla società e per quanto concerne:

- i) la tipologia dell'attività svolta
- ii) la sua struttura organizzativa e contabile

tenendo anche conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, viene ribadito che la fase di "pianificazione" dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati - è stata attuata mediante il riscontro positivo rispetto a quanto già conosciuto in base alle informazioni acquisite nel tempo.

È stato, quindi, possibile confermare che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale
- l'assetto organizzativo e la dotazione delle strutture informatiche sono rimasti sostanzialmente invariati
- le risorse umane costituenti la "forza lavoro" non sono sostanzialmente mutate

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 (2017) e quello precedente (2016).

È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2017 in termini confrontabili con l'esercizio precedente e, di conseguenza, i nostri controlli si sono svolti su tali presupposti avendo verificato la sostanziale confrontabilità dei valori e dei risultati con quelli dell'esercizio precedente.

Le attività svolte dal Collegio Sindacale hanno riguardato, sotto l'aspetto temporale, l'intero esercizio e nel corso dell'esercizio stesso sono state regolarmente svolte e documentate le riunioni di cui all'articolo 2404 del Codice Civile e di tali riunioni sono stati redatti appositi verbali debitamente sottoscritti per approvazione unanime.

Attività svolta

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 la nostra attività è stata ispirata alle disposizioni di legge e alle Norme di Comportamento del Collegio Sindacale emanate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili.

In particolare:

- abbiamo vigilato sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione
- abbiamo partecipato alle assemblee dei soci ed alle adunanze dell'Organo Amministrativo, svoltesi nel rispetto delle norme statutarie, legislative e regolamentari che ne disciplinano il funzionamento e per le quali possiamo ragionevolmente assicurare che le azioni deliberate sono conformi alla legge ed allo statuto sociale e non sono manifestamente imprudenti, azzardate, in potenziale conflitto di interesse o tali da compromettere l'integrità del Patrimonio sociale.

Durante le verifiche periodiche, il Collegio Sindacale ha preso conoscenza dell'evoluzione dell'attività svolta dalla società, ponendo particolare attenzione alle problematiche di natura contingente e/o straordinaria al fine di individuarne l'impatto economico e finanziario sul risultato di esercizio e sulla struttura patrimoniale, nonché gli eventuali rischi come anche quelli derivanti da perdite su crediti, monitorati con periodicità costante.

Si sono anche avuti confronti con lo studio professionale che assiste la società in tema di consulenza e assistenza contabile e fiscale su temi di natura tecnica e specifica: i riscontri hanno fornito esito positivo.

Il Collegio Sindacale ha periodicamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione.

I rapporti con le persone operanti nella citata struttura - amministratori, dipendenti e consulenti esterni - si sono ispirati alla reciproca collaborazione nel rispetto dei ruoli a ciascuno affidati, avendo chiarito quelli del Collegio Sindacale.

Per tutta la durata dell'esercizio si è potuto riscontrare che:

- il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente
- il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali
- i consulenti ed i professionisti esterni incaricati dell'assistenza contabile, fiscale e societaria non sono mutati e pertanto hanno conoscenza storica dell'attività svolta e delle problematiche gestionali anche straordinarie che hanno influito sui risultati del bilancio

Il Collegio Sindacale ha incontrato l'Organismo di Vigilanza e preso periodicamente visione dei verbali relativi all'attività dallo stesso svolta, oltre che della Relazione Annuale dell'Organismo di Vigilanza medesimo: da tale attività di verifica e scambio di informazioni non sono emerse criticità rispetto al modello organizzativo adottato che debbano essere evidenziate nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di propria competenza, sull'adeguatezza e sul funzionamento dell'assetto organizzativo della società, anche tramite la raccolta di informazioni dai responsabili delle funzioni e a tale riguardo non ci sono osservazioni particolari da riferire.

Nel corso dell'esercizio, nel rispetto delle previsioni statutarie, il Collegio Sindacale è stato periodicamente informato dagli amministratori sull'andamento della gestione sociale e sulla sua prevedibile evoluzione.

Le informazioni richieste dall'articolo 2381, comma 5 del Codice Civile, sono state fornite dall'amministratore delegato e ciò sia in sede di consiglio di amministrazione, sia in occasione delle riunioni programmate presso la sede della società, e anche tramite i contatti informativi telefonici e informatici con l'organo amministrativo.

Da tutto quanto sopra deriva che gli amministratori esecutivi hanno, nella sostanza e nella forma, rispettato quanto ad essi imposto dalla citata norma.

In conclusione, per quanto è stato possibile riscontrare durante l'attività svolta nell'esercizio, il Collegio Sindacale può affermare che:

- le decisioni assunte dai soci e dall'organo di amministrazione sono state conformi alla legge e allo statuto sociale e non sono state palesemente imprudenti o tali da compromettere definitivamente l'integrità del patrimonio sociale
- sono state acquisite le informazioni sufficienti relative al generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società
- le operazioni poste in essere sono state anch'esse conformi alla legge e allo statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale
- non si pongono specifiche osservazioni in merito all'adeguatezza dell'assetto organizzativo della società, né in merito all'adeguatezza del sistema amministrativo e contabile, nonché sull'affidabilità di quest'ultimo nel rappresentare correttamente i fatti di gestione.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato operazioni atipiche e / o inusuali, comprese quelle eventualmente effettuate con parti correlate o infragruppo.

Nel corso dell'esercizio

- non sono pervenute al Collegio Sindacale denunce ai sensi dell'articolo 2408 del Codice Civile

- non si vi sono stati interventi derivanti da omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'articolo 2406 del Codice Civile
- non sono state fatte denunce ai sensi dell'articolo 2409, comma 7, del Codice Civile

Al Collegio Sindacale non sono pervenuti esposti.

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio, non ha dovuto rilasciare pareri ai sensi di legge.

Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi ulteriori fatti significativi tali da richiedere la segnalazione nella presente relazione.

Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017 è stato approvato dall'organo di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dal rendiconto finanziario e dalla nota integrativa.

Tali documenti sono stati consegnati al Collegio Sindacale in tempo utile affinché gli stessi potessero essere depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione, e ciò indipendentemente dal termine previsto dall'articolo 2429, comma 1, del Codice Civile.

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri utilizzati nella redazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2017 non si discostano dai medesimi utilizzati per la formazione del bilancio del precedente esercizio
- 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
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dall'articolo 2423, quinto comma, del Codice Civile
- 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.
- ai sensi dell'articolo 2426, comma 1, n. 5, del Codice civile i valori significativi iscritti ai punti B-I-1) e B-I-2) dell'attivo sono stati oggetto di nostro specifico controllo con conseguente consenso alla loro iscrizione nell'attivo
- ai sensi dell'articolo 2426, comma 1, n. 6, del Codice civile il Collegio Sindacale ha preso atto che non esiste alcun valore di avviamento iscritto alla voce B-I-5) dell'attivo dello stato patrimoniale
- si precisa, per mero richiamo, che non sarà possibile distribuire dividendi intaccando le riserve di utili oltre l'ammontare netto dei costi di impianto e ampliamento, dei costi di sviluppo e dell'avviamento iscritti nell'attivo
- è stata verificata la correttezza delle informazioni contenute nella nota integrativa per quanto attiene l'assenza di posizioni finanziarie e monetarie attive e passive sorte originariamente in valute diverse dall'euro

- sono state fornite in nota integrativa le informazioni richieste dall'articolo 2427-bis del Codice civile, relative agli strumenti finanziari derivati e per le immobilizzazioni finanziarie iscritte a un valore superiore al loro fair value
- gli impegni, le garanzie e le passività potenziali sono stati esaurientemente illustrati

In merito alla proposta dell'organo di amministrazione circa la destinazione del risultato netto di esercizio, il Collegio Sindacale non ha nulla da osservare, facendo, peraltro, notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

Lo stato patrimoniale evidenzia un risultato d'esercizio positivo di € 2.797.458 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	44.996.881
Passività	Euro	5.838.388
Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	36.361.035
Utile (perdita) dell'esercizio	Euro	2.797.458

Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	21.475.668
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	18.094.949
Differenza	Euro	3.380.719
Proventi e oneri finanziari	Euro	276.794
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	0
Risultato prima delle imposte	Euro	3.657.513
Imposte sul reddito	Euro	860.055
Utile (Perdita) dell'esercizio	Euro	2.797.458

Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2017, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per € 2.797.458; il Collegio Sindacale concorda con la proposta di destinazione del risultato d'esercizio fatta dagli amministratori in nota integrativa.

Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività svolta il Collegio Sindacale non rileva motivi ostativi all'approvazione del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2017, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio di Amministrazione per la destinazione del risultato d'esercizio.

Gorizia, 12 aprile 2018

BASSO rag. Stefano (firmato su copia originale)

PAHOR dott.ssa Valentina (firmato su copia originale)

MAGURANO rag. Gabriella (firmato su copia originale)

Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2017

**Relazione della società di revisione indipendente
ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39**

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 2017, 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 2017, 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.

Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio della Società per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2016 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, in data 11 aprile 2017, ha espresso un giudizio senza rilievi su tale bilancio.

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 dagli 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 2017, 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 2017 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 2017 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, c.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, 11 aprile 2018

EY S.p.A.



Claudio Passelli
(Socio)