



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 31/12/2018

(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 31/12/2018

Prospetto di Bilancio	pag.	7
Nota Integrativa.....	pag.	17
Relazione sulla gestione	pag.	73
Relazione del Collegio Sindacale		
Relazione della Società di Revisione		

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 31/12/2018

Stato Patrimoniale Attivo

	Parziali 2018	Totali 2018	Esercizio 2017
B) Immobilizzazioni			
I - Immobilizzazioni immateriali			
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili		44.177	24.050
6) immobilizzazioni in corso e acconti		25.520	3.680
7) altre		14.457	19.445
<i>Totale immobilizzazioni immateriali</i>		<i>84.154</i>	<i>47.175</i>
II - Immobilizzazioni materiali			
1) terreni e fabbricati		3.895.231	4.160.466
2) impianti e macchinario		92.995	124.345
3) attrezzature industriali e commerciali		125.845	114.324
4) altri beni		7.810.305	6.919.322
5) immobilizzazioni in corso e acconti		883.075	664.218
<i>Totale immobilizzazioni materiali</i>		<i>12.807.451</i>	<i>11.982.675</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		23.880	26.619

	Parziali 2018	Totali 2018	Esercizio 2017
esigibili entro l'esercizio successivo			
esigibili oltre l'esercizio successivo		23.880	26.619
<i>Totale crediti</i>		<i>23.880</i>	<i>26.619</i>
<i>Totale immobilizzazioni finanziarie</i>		<i>1.993.630</i>	<i>1.996.369</i>
<i>Totale immobilizzazioni (B)</i>		<i>14.885.235</i>	<i>14.026.219</i>
C) Attivo circolante			
I - Rimanenze			
1) materie prime, sussidiarie e di consumo		263.464	307.473
<i>Totale rimanenze</i>		<i>263.464</i>	<i>307.473</i>
II - Crediti			
1) verso clienti		2.267.683	2.323.319
esigibili entro l'esercizio successivo		2.267.683	2.323.319
esigibili oltre l'esercizio successivo			
3) verso imprese collegate		334.066	120.566
esigibili entro l'esercizio successivo		334.066	120.566
esigibili oltre l'esercizio successivo			
5-bis) crediti tributari		2.404.876	2.551.420
esigibili entro l'esercizio successivo		462.071	608.615
esigibili oltre l'esercizio successivo		1.942.805	1.942.805
5-ter) imposte anticipate		96.120	66.547
5-quater) verso altri		601.133	541.847
esigibili entro l'esercizio successivo		601.133	541.847
esigibili oltre l'esercizio successivo			
<i>Totale crediti</i>		<i>5.703.878</i>	<i>5.603.699</i>
IV - Disponibilita' liquide			
1) depositi bancari e postali		21.432.689	25.047.530
3) danaro e valori in cassa		17.058	37.050
<i>Totale disponibilita' liquide</i>		<i>21.449.747</i>	<i>25.084.580</i>
<i>Totale attivo circolante (C)</i>		<i>27.417.089</i>	<i>30.995.752</i>
D) Ratei e risconti		18.156	28.301
<i>Totale attivo</i>		<i>42.320.480</i>	<i>45.050.272</i>

Stato Patrimoniale Passivo

	Parziali 2018	Totali 2018	Esercizio 2017
A) Patrimonio netto		33.884.091	39.158.493
I - Capitale		5.164.600	5.164.600
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni		2.057.564	2.057.564
III - Riserve di rivalutazione		1.164.336	1.164.336
IV - Riserva legale		1.135.870	1.135.870
VI - Altre riserve, distintamente indicate			
Riserva straordinaria		21.838.724	26.838.666
Varie altre riserve		3	(1)
<i>Totale altre riserve</i>		<i>21.838.727</i>	<i>26.838.665</i>
IX - Utile (perdita) dell'esercizio		2.522.994	2.797.458
Totale patrimonio netto		33.884.091	39.158.493
B) Fondi per rischi e oneri			
2) per imposte, anche differite		46.363	53.391
4) altri		590.252	525.252
<i>Totale fondi per rischi ed oneri</i>		<i>636.615</i>	<i>578.643</i>
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		1.671.629	1.861.957
D) Debiti			
4) debiti verso banche		726	228.062
esigibili entro l'esercizio successivo		726	228.062
esigibili oltre l'esercizio successivo			
7) debiti verso fornitori		944.416	903.984
esigibili entro l'esercizio successivo		944.416	903.984
esigibili oltre l'esercizio successivo			
10) debiti verso imprese collegate		72.000	14.000
esigibili entro l'esercizio successivo		72.000	14.000
esigibili oltre l'esercizio successivo			
12) debiti tributari		312.446	288.041
esigibili entro l'esercizio successivo		312.446	288.041
esigibili oltre l'esercizio successivo			
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		409.423	428.620
esigibili entro l'esercizio successivo		409.423	428.620
esigibili oltre l'esercizio successivo			
14) altri debiti		3.770.483	947.114

	Parziali 2018	Totali 2018	Esercizio 2017
esigibili entro l'esercizio successivo		3.770.483	947.114
esigibili oltre l'esercizio successivo			
<i>Totale debiti</i>		<i>5.509.494</i>	<i>2.809.821</i>
E) Ratei e risconti		618.651	641.358
<i>Totale passivo</i>		<i>42.320.480</i>	<i>45.050.272</i>

Conto Economico

	Parziali 2018	Totali 2018	Esercizio 2017
A) Valore della produzione			
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni		20.762.597	20.540.278
5) altri ricavi e proventi			
contributi in conto esercizio		347.013	23.589
altri		992.820	911.801
<i>Totale altri ricavi e proventi</i>		1.339.833	935.390
<i>Totale valore della produzione</i>		22.102.430	21.475.668
B) Costi della produzione			
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		3.260.711	2.979.241
7) per servizi		2.224.275	2.177.507
8) per godimento di beni di terzi		702.256	532.163
9) per il personale			
a) salari e stipendi		7.176.123	6.973.958
b) oneri sociali		2.021.320	1.928.517
c) trattamento di fine rapporto		576.093	560.412
e) altri costi		309.547	227.557
<i>Totale costi per il personale</i>		10.083.083	9.690.444
10) ammortamenti e svalutazioni			
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali		22.261	18.064
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali		2.507.790	2.376.980
d) svalutazioni crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilita' liquide		1.596	11.844
<i>Totale ammortamenti e svalutazioni</i>		2.531.647	2.406.888
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		44.010	53.577
12) accantonamenti per rischi		23.627	7.548
14) oneri diversi di gestione		280.596	247.581
<i>Totale costi della produzione</i>		19.150.205	18.094.949
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)		2.952.225	3.380.719
C) Proventi e oneri finanziari			
15) proventi da partecipazioni			
altri		98.480	107.433
<i>Totale proventi da partecipazioni</i>		98.480	107.433
16) altri proventi finanziari			
d) proventi diversi dai precedenti			

	Parziali 2018	Totali 2018	Esercizio 2017
altri		211.619	191.576
<i>Totale proventi diversi dai precedenti</i>		211.619	191.576
<i>Totale altri proventi finanziari</i>		211.619	191.576
17) interessi ed altri oneri finanziari			
altri		4.525	22.215
<i>Totale interessi e altri oneri finanziari</i>		4.525	22.215
<i>Totale proventi e oneri finanziari (15+16-17+-17-bis)</i>		305.574	276.794
Risultato prima delle imposte (A-B+-C+-D)		3.257.799	3.657.513
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate			
imposte correnti		771.406	863.471
imposte differite e anticipate		(36.601)	(3.416)
<i>Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate</i>		734.805	860.055
21) Utile (perdita) dell'esercizio		2.522.994	2.797.458

Rendiconto Finanziario

Rendiconto Finanziario - Metodo indiretto

	Importo al 31/12/2018	Importo al 31/12/2017
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	2.522.994	2.797.458
Imposte sul reddito	734.805	860.055
Interessi passivi/(attivi)	(207.094)	(169.361)
(Dividendi)	(98.480)	(107.433)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(76.376)	(119.096)
<i>1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione</i>	<i>2.875.849</i>	<i>3.261.623</i>
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	98.223	573.806
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.530.051	2.395.044
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)
<i>Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>	<i>2.628.274</i>	<i>2.955.388</i>
<i>2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>5.504.123</i>	<i>6.217.011</i>
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	44.009	53.577
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	55.636	(141.307)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	4.771	(146.124)
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	10.145	(7.001)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(22.707)	(29.383)
Altri decrementi/(Altri Incrementi) del capitale circolante netto	(188.341)	1.172.119
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>(96.487)</i>	<i>901.881</i>
<i>3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>5.407.636</i>	<i>7.118.892</i>
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	207.094	58.641
(Imposte sul reddito pagate)	(569.726)	(688.111)
Dividendi incassati	98.480	107.433

	Importo al 31/12/2018	Importo al 31/12/2017
(Utilizzo dei fondi)	(223.551)	(673.726)
Altri incassi/(pagamenti)		
<i>Totale altre rettifiche</i>	<i>(487.703)</i>	<i>(1.195.763)</i>
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	4.919.933	5.923.129
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(3.412.479)	(2.148.590)
Disinvestimenti	191.950	143.552
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(59.240)	(27.460)
Disinvestimenti		
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)		
Disinvestimenti	2.739	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)	(3.277.030)	(2.028.068)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(227.336)	(207.537)
Accensione finanziamenti		
(Rimborso finanziamenti)		(228.024)
Mezzi propri		
Aumento di capitale a pagamento		
(Rimborso di capitale)		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie		
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(5.050.400)	(1.000.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(5.277.736)	(1.435.561)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(3.634.833)	2.459.500
Effetto cambi sulle disponibilità liquide		
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	25.047.530	22.589.820

	Importo al 31/12/2018	Importo al 31/12/2017
Assegni		
Danaro e valori in cassa	37.050	35.260
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	25.084.580	22.625.080
Di cui non liberamente utilizzabili		
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	21.432.689	25.047.530
Assegni		
Danaro e valori in cassa	17.058	37.050
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	21.449.747	25.084.580
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 31/12/2018

Introduzione alla Nota Integrativa

Signori Azionisti, la presente nota integrativa costituisce parte integrante del bilancio al 31/12/2018.

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, si è derogato ai principi di redazione di cui all'art. 2423/bis del C.C., solamente con riguardo 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 2018 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 data 29 dicembre 2017 si precisa che in data 29 dicembre 2017 l'Organismo Italiano di Contabilità ha altresì pubblicato, nella versione definitiva, alcuni emendamenti ai principi contabili nazionali in vigore, applicabili ai bilanci con esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2017.

In data 28 gennaio 2019 sono stati pubblicati alcuni Emendamenti OIC, applicabili ai bilanci con esercizio avente inizio a partire dal 1° gennaio 2018:

- OIC 28 Patrimonio netto;
- OIC 32 Strumenti finanziari derivati;
- l'abrogazione dell'OIC 7 I certificati verdi.

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

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

Il Consiglio di Stato, in sede giurisdizionale (Sezioni Unite), con sentenza del 15 febbraio 2018 pubblicata in data 8 marzo 2018, ha definitivamente accolto gli appelli proposti dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e da TPL FVG S.c. a r.l. ed ha respinto le istanze del raggruppamento temporaneo di imprese costituito dalle società Busitalia - SITA Nord Srl e Autoguidovie SpA. avanzate contro l'assegnazione del servizio alla TPL FVG stessa.

Successivamente, in data 15 giugno 2018, Busitalia e Autoguidovie hanno notificato alla Stazione Appaltante e alla Società un nuovo ricorso, inteso a richiedere al Consiglio di Stato la revocazione della sentenza emessa dalla V Sezione nel mese di marzo 2018, che aveva confermato l'aggiudicazione in favore di TPL FVG Scarl. Sotto questo aspetto, i legali di TPL FVG hanno evidenziato come tale impugnazione di carattere "straordinario", più che portare nuovi elementi o sottolineare evidenti errori di giudizio, parrebbe - invece - sollecitare una nuova valutazione di fatti e argomenti giuridici già operata in sede di appello, ponendosi quindi ai limiti dell'ammissibilità. Peraltro, alla luce di tale nuova iniziativa da parte di Busitalia/Autoguidovie - con nota del 19 giugno 2018 - la Regione ha comunicato a TPL FVG che la sottoscrizione del nuovo contratto di servizio sarebbe stata rinviata, in attesa delle determinazioni del Consiglio di Stato in ordine al suddetto ricorso. Tale ultima fase della controversia è tuttora in corso dal momento che, successivamente all'udienza pubblica svoltasi il 24 gennaio 2019 presso la Sezione V del Consiglio di Stato, si è in attesa della relativa pronuncia.

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 2017, presentati a fini comparativi in questo bilancio. In particolare la riclassifica sui valori di confronto è stata pari ad Euro 53.391, originariamente iscritti a riduzione dell'importo della voce dell'attivo C) II 5-ter) "Crediti - Imposte anticipate"; tale importo è stato riclassificato nel passivo, ad incremento della voce B) 2 "Fondi per rischi e oneri - per imposte, anche differite"; si tratta del saldo delle imposte differite alla data del 31.12.2017, che risultava incorporato a riduzione del saldo dei crediti per imposte anticipate, mentre dall'esercizio 2018 viene esposto in modo distinto nello stato patrimoniale. Pertanto sia il saldo del fondo imposte differite che quello dei crediti per imposte anticipate subiscono un incremento per pari importo, per l'esercizio di confronto.

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

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 e dalle migliorie su beni di terzi.

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

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.

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

Composizione dei costi pluriennali

Tra i costi pluriennali non risultano iscritti costi di impianto e di ampliamento o costi di sviluppo 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 € 22.261, le immobilizzazioni immateriali ammontano ad € 84.154.

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.

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 2018 al fine di rappresentare il più fedelmente possibile la perdita di valore relativa agli stessi.

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

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

materiale rotabile nuovo impiegato nell'attività di trasporto pubblico locale è stata ed è tuttora 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, 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 iscritte le spese sostenute per l'acquisto di computer e stampanti destinati alle rivendite che verranno informatizzate nel corso dell'esercizio 2019, da indicatori di direzione e da pensiline ancora da porre in uso o installare alla data di chiusura dell'esercizio, nonché dagli acconti pagati dalla società per l'acquisto di quindici nuovi autobus.

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 € 39.299.136; i fondi di ammortamento risultano essere pari ad € 26.491.686.

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 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.

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

Materiale rotabile TPL extraurbano

Costo storico	€ 17.045.597
Precedenti rivalutazioni	18.561
Precedenti ammortamenti	(11.848.351)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2018	€ 5.215.807
Acquisizioni	2.533.750
Alienazioni	-
- Costo storico	(1.525.989)
- Rivalutazioni costo storico	(4.546)
- Fondo ammortamento	1.529.966
- Rivalutazioni fondo ammortamento	569
Ammortamenti	(1.470.834)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2018	€ 6.278.723
Totale rivalutazioni	14.584

Per quanto concerne il "Materiale rotabile TPL extraurbano", nel corso dell'esercizio 2018 sono stati acquistati undici nuovi autobus e ne sono stati venduti otto, posseduti dall'anno 2002. 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 31.12.2018 è pari a Euro 14.584 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione effettuata sul costo storico dei cespiti (Euro 16.669, già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione effettuata sui fondi ammortamento per Euro 2.085.

Materiale rotabile TPL urbano

Costo storico	€ 7.944.218
Precedenti rivalutazioni	40.776
Precedenti ammortamenti	(6.498.279)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2018	€ 1.486.715
Acquisizioni	454.000
Alienazioni	-
- Costo storico	(178.178)
- Rivalutazioni costo storico	(13.592)
- Fondo ammortamento	178.178
- Rivalutazioni fondo ammortamento	13.592
Ammortamenti	(542.991)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2018	€ 1.397.724
Totale rivalutazioni	27.184

Nel corso dell'esercizio 2018 il "Materiale rotabile TPL urbano" ha registrato un decremento del valore contabile netto pari a Euro 88.991.

In particolare sono stati acquistati due nuovi autobus e altrettanti, posseduti dagli anni 2001 e 2002, sono stati venduti.

E' stato inoltre acquistato un autobus usato e sono stati corrisposti acconti per l'acquisto di ulteriori autobus, il cui importo figura tra le immobilizzazioni in corso e acconti.

L'importo netto della rivalutazione relativa al materiale rotabile TPL urbano iscritto a bilancio al 31.12.2018 è pari a Euro 27.184 e corrisponde alla differenza tra la rivalutazione calcolata sul costo storico dei beni (già al netto delle cessioni effettuate successivamente all'esercizio 2003) e la rivalutazione applicata sui fondi ammortamento.

Materiale rotabile servizio noleggio

Costo storico	€ 1.857.719
Precedenti rivalutazioni	-
Precedenti ammortamenti	(1.781.692)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2018	€ 76.027
Acquisizioni	17.250
Alienazioni	-
Ammortamenti	(62.340)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2018	€ 30.937

Nel corso dell'esercizio 2018 il "Materiale rotabile TPL noleggio" ha registrato un decremento netto del valore iscritto a bilancio pari a Euro 45.090, dovuto all'ammortamento dell'esercizio, in assenza di acquisti di nuovi mezzi. Sono state sostenute, infatti, solo spese per l'acquisto di un rimorchio porta cicli.

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

- nelle attrezzature l'acquisto due distributori di materiale anti infortunistico, di un serbatoio inox, di una scala a palchetto con cancello, di un defibrillatore per primo soccorso, di transenne con cartello per linea marittima e altri beni, per l'importo complessivo di € 24.759 per il settore urbano e € 7.192 per il settore extraurbano;
- nelle attrezzature specifiche, l'acquisto di nove computer di bordo e di venti lettori cronotachigrafi digitali, per l'importo complessivo di € 26.400;
- nelle macchine elettroniche d'ufficio, l'acquisto di un gruppo di continuità, di alcuni computer e altri acquisti di telefonia e vari, per l'importo complessivo di € 15.661;
- per il fabbricato industriale, le spese per la modifica dell'impianto di illuminazione d'emergenza, per l'importo complessivo di € 13.189;
- nelle Immobilizzazioni in corso e acconti, l'incremento pari a € 852.951, dovuto per la gran parte al pagamento di anticipi sull'acquisto di nuovi autobus (€ 731.620) e per la restante parte all'acquisto di dispositivi per il conteggio Europe, di indicatori prossima fermata, nonché di stampanti termiche, computer, computer di bordo e pensiline non ancora installati alla data di chiusura dell'esercizio. Anche il decremento subito dalla voce, pari a € 634.094, è

dovuto per la gran parte all'imputazione definitiva degli anticipi pagati alla fine dell'esercizio 2017 per l'acquisto di nuovi autobus, ai conti del materiale rotabile.

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

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

Negli esercizi successivi al 2003, l'azienda ha progressivamente ceduto la maggior parte dei beni che erano stati oggetto di rivalutazione, come già evidenziato nei prospetti relativi agli incrementi e decrementi delle immobilizzazioni materiali. A seguito di tali cessioni l'importo aggiornato dei beni rivalutati ed iscritti a bilancio al 31.12.2018 è il seguente:

Materiale rotabile extraurbano

Costo storico beni non rivalutati	227.379
--	----------------

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003	14.584
---------------------	--------

Costo storico beni rivalutati	241.963
--------------------------------------	----------------

Materiale rotabile urbano

Costo storico beni non rivalutati	356.235
--	----------------

Rivalutazioni:

- Legge n. 350/2003	27.184
---------------------	--------

Costo storico beni rivalutati	383.419
--------------------------------------	----------------

Tutti gli autobus del settore noleggio, gli automezzi e le autovetture a suo tempo rivalutati, risultano venduti alla data del 31.12.2018.

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 saranno prodotti dalla partecipata. Ciò si verifica quando la perdita di valore sia causata da fattori interni o esterni alla Società, oppure ad una combinazione di essi, e non si prevede che le ragioni che l'hanno causata possano essere rimosse in un arco temporale breve.

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, risultante alla data del 31.12.2010, confermato anche dal bilancio al 31.12.2017 della collegata.

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 € 23.880, 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.

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 1/01/2018	25.047
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2018	25.047

Partecipazioni in altre imprese

Costo storico	1.944.703
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2018	1.944.703
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2018	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	111.001
	Utile/(perdita) ultimo esercizio	3.737
	Quota % posseduta direttamente	25,00
	Patrimonio netto di pertinenza	27.750
	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. Tale valore è stato e poi rettificato nel bilancio chiuso al 31.12.2010, sulla base del minor valore del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio della collegata che, a giudizio dell'Organo Amministrativo, è risultato essere un indicatore di perdita durevole di valore della partecipazione.

Le perdite sofferte dalla collegata 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, ha ritenuto corretto il mantenimento della svalutazione, nel presente bilancio.

La società inizierà la propria attività presumibilmente nel 2020 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 31.12.2017, che dalle informazioni in nostro possesso, è in linea con quella del bilancio da approvarsi a breve per l'esercizio 2018.

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

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

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

Valori al 31.12.2017 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	1.247.906	66.530.419
Utile d'esercizio	5.734	7.619.294
Percentuale di partecipazione posseduta al 31.12.2018	3,60%	3,20%
Patrimonio Netto di pertinenza	44.925	2.128.973
Valore di iscrizione della partecipazione	35.584	1.909.119

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	23.880	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	-	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	23.880	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Immobilizzazioni finanziarie iscritte ad un valore superiore al fair value

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

Attivo circolante

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

Rimanenze

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

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

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

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

Per i ricambi a lento rigiro infatti, si è reso necessario operare una svalutazione del costo d'acquisto in relazione agli acquisti avvenuti negli anni precedenti al 2014, per i quali la movimentazione di magazzino è risultata estremamente ridotta o inesistente.

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

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	214.220	237.089	-	-	214.220	237.089
	LUBRIFICANTI	6.187	12.815	-	-	6.187	12.815
	PNEUMATICI	26.632	21.519	-	-	26.632	21.519
	CARBURANTI	60.434	52.541	-	-	60.434	52.541
	F.DO SVAL. RICAMBI	-	-60.500			-	-60.500
	Totale	307.473	323.964	-	-	307.473	263.464

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, tenuto conto della possibilità concessa dall'art. 12, co. 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 il criterio di valutazione del costo ammortizzato a detti crediti.

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, 2017 e 2018, 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 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);
- i crediti di imposta relativi alle istanze di rimborso IRES presentate dalla società in data 23.01.2013, ai sensi dell'art. 2, comma 1-quater, D.L. 201/2011, per mancata deduzione dell'IRAP relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato;

- il credito d'imposta riconosciuto sulle accise che viene periodicamente compensato dalla società con i propri debiti tributari.

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 31.12.2018. 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, 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 esposte le informazioni relative alle variazioni dei crediti iscritti nell'attivo circolante.

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>verso clienti</i>							
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	1.644.272	1.683.203	1.641.075	1.686.400	42.128	3
	CREDITI PER ABBONAMENTI	294.614	455.262	471.840	278.036	16.578-	6-
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI	72.057-	1.596-	6.427-	67.226-	4.831	7-
	CLIENTI	310.261	1.039.196	1.135.723	213.734	96.527-	31-
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	146.229	16.941.666	16.931.156	156.739	10.510	7
	Totale	2.323.319	20.117.731	20.173.367	2.267.683	55.636-	
<i>verso imprese collegate</i>							
	FINANZ.INFRUTTIFERISOCIETA' PARTECIPATE	115.292	212.500	-	327.792	212.500	184
	TPL FVG S.C. A R.L.	5.274	1.220	220	6.274	1.000	19
	Totale	120.566	213.720	220	334.066	213.500	
<i>crediti tributari</i>							
	IVA C/ERARIO	124.714	-	124.714	-	124.714-	100-
	ERARIO C/IMPOSTE	2.186.720	722.097	868.709	2.040.108	146.612-	7-
	CREDITI VERSO MINISTERO DELLE FINANZE	239.986	491.634	366.852	364.768	124.782	52
	Totale	2.551.420	1.213.731	1.360.275	2.404.876	146.544-	
<i>imposte anticipate</i>							
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	13.156	82.964	-	96.120	82.964	631

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
Totale		13.156	82.964	-	96.120	82.964	
<i>verso altri</i>							
	CREDITI V/ENTI PREVID. INAIL	5.895	-	5.895	-	5.895-	100-
	CREDITI V/INPS	510	-	-	510	-	-
	CREDITI DIVERSI	429.567	583.496	570.203	442.860	13.293	3
	ANTICIPI AL PERSONALE	41	-	-	41	-	-
	CREDITI DA LIQUIDARE	104.833	157.217	104.833	157.217	52.384	50
	CREDITI DIVERSI V/DIPENDENTI	1.001	20.294	20.790	505	496-	50-
Totale		541.847	761.007	701.721	601.133	59.286	

Riepilogo

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
verso clienti	2.323.319	20.125.754	20.181.390	2.267.683	55.636-	2-
verso imprese collegate	120.566	213.720	220	334.066	213.500	177
crediti tributari	2.551.420	1.213.731	1.360.275	2.404.876	146.544-	6-
imposte anticipate	13.156	82.964	-	96.120	82.964	631
verso altri	541.847	761.007	701.721	601.133	59.286	11
Totale	5.550.308	22.397.176	22.243.606	5.703.878	153.570	3

Crediti verso clienti per fatture da emettere

I crediti verso clienti per fatture da emettere, pari a € 1.686.400, sono costituiti da:

	2018	2017
- fatture da emettere Regione Autonoma FVG a saldo corrispettivo per il contratto di servizio TPL per l'esercizio in chiusura, pari a:	€ 1.565.559	1.498.075
- fattura da emettere a Friuli Venezia Giulia Strade SpA	€ -	29.889
- fatture da emettere a SAF S.p.A. - linea 3038	€ 13.075	13.064
- fatture da emettere a Fincantieri	€ 84.602	95.791
- fattura da emettere biglietti linea marittima	€ 18.213	-
- fattura da emettere a Trieste Airport	€ 3.197	3.197
- fatture da emettere a clienti diversi	€ 1.754	4.257

Fondo svalutazione crediti

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	€ 43.324
- crediti verso rivendite e diversi, di dubbia esigibilità	€ 2.884
svalutazione per rischio generico 2018	<u>€ 21.018</u>
 Totale fondo svalutazione crediti al 31.12.2018	 € 67.226

Erario c/imposte

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

	2018	2017
- 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	€ 91.040	€ 222.898
- Erario c/IRAP a credito	<u>€ 6.263</u>	<u>€ 21.017</u>
Totale	€ 2.040.108	€ 2.186.720

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, anche per l'esercizio 2018, 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 2018 è positivo (€ 6.263 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 la sentenza è stata depositata in data 16.04.2018 con esito sfavorevole alla società.

Per le annualità 2009-2010-2011 in data 26.02.2019 è stato notificato il ricorso all'Agenzia delle Entrate e la società si è

costituita in giudizio in data 07.03.2019.

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 31.12.2018 è pari a € 442.860, 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	2.267.619	64	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	2.267.619	64	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso imprese collegate	334.066	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	334.066	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
crediti tributari	2.404.876	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	462.071	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	1.942.805	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
imposte anticipate	601.133	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	-	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	601.133	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
verso altri	601.133	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	601.133	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-

Effetti delle variazioni nei cambi valutari

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

Disponibilità liquide

Le disponibilità liquide, costituite da conti correnti bancari, dal conto deposito presso la Cassa Rurale FVG avente scadenza 09.03.2019, dal conto corrente postale, dalla cassa economale, dalla cassa corrispettivi e dalla cassa emettitrici, sono state iscritte a bilancio al valore nominale.

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
Depositi bancari	25.022.853	28.721.270	32.315.372	21.428.751	3.594.102	
C/c postale	24.677	103.402	-124.141	3.938	20.739-	84-
Depositi bancari e postali	25.047.530	28.824.672	32.439.513	21.432.689	3.614.841-	14-

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>danaro e valori in cassa</i>							
	CASSA ECONOMALE	9.552	30.404	35.389	4.567	4.985-	52-
	CASSA CORRISPETTIVI	10.410	106.099	109.595	6.914	3.496-	34-
	CASSA EMETTITRICI	17.088	39.408	50.919	5.577	11.511-	67-
	Totale	37.050	175.911	195.903	17.058	19.992-	

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
depositi bancari e postali	25.047.530	28.824.672	32.439.513	21.432.689	3.614.841-	14-
danaro e valori in cassa	37.050	175.911	195.903	17.058	19.992-	54-
Totale	25.084.580	29.000.583	32.635.416	21.449.747	3.634.833-	14-

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.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>Ratei e risconti</i>							
	RATEI ATTIVI	10.092	-	10.092	-	10.092-	100-
	RISCONTI ATTIVI	18.209	18.156	18.209	18.156	53-	-
	Totale	28.301	18.156	28.301	18.156	10.145-	

Nel seguente prospetto e' illustrata la composizione delle voci di cui in oggetto.

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>RATEI E RISCONTI</i>		
	Ratei attivi	-
		-
	Risconti attivi	18.156
	Risconti su assicurazioni responsabilità CdA e sindaci, e varie	1.925
	Risconti su residui canoni manutenzione, assistenza ed E.D.P service	5.753
	Risconti su spese di pubblicità e sponsorizzazioni	1.393
	Risconti su tassa di possesso automezzi e autovetture	5.557
	Risconti su abbonamenti a giornali, riviste fiscali e diversi	1.190
	Risconti su commissioni per fidejussioni	2.288
	Risconti su canoni affitto stampanti e diversi	50
	Totale	18.156

Oneri finanziari capitalizzati

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

Stato Patrimoniale Passivo

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

Patrimonio Netto

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

Variazioni nelle voci di Patrimonio Netto

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

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

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	21.838.724
	Totale	21.838.724
<i>Varie altre riserve</i>		
	DIFFERENZE DA ARROTOND.EURO	3
	Totale	3

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.

Si rimanda alla tabella sopra riportata, intitolata Variazioni nelle voci di Patrimonio Netto, per l'analisi 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
	Totale		5.164.600	-	5.164.600
<i>Riserva da soprapprezzo delle azioni</i>					
	Capitale	A;B;C	2.057.564	2.057.564	-
	Totale		2.057.564	2.057.564	-
<i>Riserve di rivalutazione</i>					
	Utili	A;B;C	1.164.336	1.164.336	-
	Totale		1.164.336	1.164.336	-
<i>Riserva legale</i>					
	Utili	B	1.135.870	-	1.135.870
	Totale		1.135.870	-	1.135.870

Descrizione	Tipo riserva	Possibilità di utilizzo	Quota disponibile	Quota distribuibile	Quota non distribuibile
<i>Riserva straordinaria</i>					
	Utili	A;B;C	21.838.724	21.838.724	-
<i>Totale</i>			21.838.724	21.838.724	-
<i>Varie altre riserve</i>					
	Utili		3	-	3
<i>Totale</i>			3	-	3
<i>Totale Composizione voci PN</i>			31.361.097	25.060.624	6.300.473
LEGENDA: "A" aumento di capitale; "B" copertura perdite; "C" distribuzione soci; "D" per altri vincoli statutari; "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

Nella voce "B - Fondi per rischi e oneri", risultano iscritti il fondo imposte differite, in relazione alla fiscalità differita originata delle plusvalenze rateizzate ai fini IRES nell'anno 2018 e negli anni precedenti, e gli Altri fondi del passivo. Questi ultimi sono formati da diversi accantonamenti per spese e rischi che vengono elencati i 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" riguarda le spese previste per il rinnovo contrattuale del personale dipendente, sulla base delle informazioni ricevute dalle associazioni di categoria, le franchigie assicurative e per le cause legali relative a sinistri e recupero crediti.

Negli "Altri fondi", 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>per imposte, anche differite</i>									
	FONDO IMPOSTE DIFFERITE	53.391	-	-	-	7.028	46.363	7.028-	13-
	Totale	53.391	-	-	-	7.028	46.363	7.028-	
<i>altri</i>									
	FONDO RISCHI DIVERSI	525.252	23.627	-	-	23.627	525.252	-	-
	FONDO RINNOVO CCNL	-	65.000	-	-	-	65.000	65.000	-
	Totale	525.252	88.627	-	-	23.627	590.252	65.000	

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	01.01.2018	Utilizzi	Incrementi	31.12.2018
Franchigie assicurative	15.000	8.658	8.658	15.000
Spese legali per cause e contenziosi in corso	120.500	14.969	14.969	120.500
Rischi su crediti per rimborsi IRES	389.752	-	-	389.752
TOTALE Fondo Rischi e spese diverse	525.252	23.627	23.627	525.252

Nel corso del 2018 il fondo per franchigie assicurative ed il fondo spese legali sono stati parzialmente utilizzati. Alla chiusura dell'esercizio tuttavia l'Organo Amministrativo ha ritenuto opportuno adeguare entrambi i fondi, riportandoli di fatto alla loro consistenza iniziale al 1 gennaio 2018, a seguito delle considerazioni effettuate rispetto al rischio complessivo a cui risulta esposta la società.

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.	1.861.957	686.852	877.180	1.671.629
	Totale	1.861.957	686.852	877.180	1.671.629

Debiti

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

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

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

La Società infatti 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 è 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	Incres.	Decres.	Consist. finale	Variac. assoluta	Variac. %
<i>debiti verso banche</i>							
	MUTUO Mediocredito FVG SPA	228.024	-	228.024	-	228.024-	100-
	CARTA SI	38	2000	1312	726	688	1810
	Totale	228.062	2.000	229.336	726	227.336-	99,68-
<i>debiti verso fornitori</i>							
	FORNITORI FATTURE DA RICEVERE	66.923	86.785	69.602	84.106	17.183	26
	FORNITORI	837.061	5.978.657	5.955.408	860.310	23.249	3
	Totale	903.984	6.065.442	6.025.010	944.416	40.432	
<i>debiti verso imprese collegate</i>							
	DEBITI V/COLLEGATE	14.000	72.000	14.000	72.000	58.000	414
	Totale	14.000	72.000	14.000	72.000	58.000	

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
<i>debiti tributari</i>							
	IVA C/ERARIO	215	1.608.454	1.591.623	17.046	16.831	7.828
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	276.593	1.492.618	1.485.810	283.401	6.808	2
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	3.426	32.419	28.475	7.370	3.944	115
	ERARIO C/RITENUTE COLLABOR.	6.307	33.472	36.199	3.580	2.727-	43-
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. TFR	1.500	16.897	17.348	1.049	451-	30-
	Totale	288.041	3.183.860	3.159.455	312.446	24.405	
<i>debiti v/ istituti di previdenza e di sicurezza sociale</i>							
	FONDO PENSIONI INTEGRATIVE	43.858	306.556	305.186	45.228	1.370	3
	Debiti v/I.N.P.S.	380.856	2.793.842	2.815.443	359.255	21.601-	6-
	Debiti v/I.N.A.I.L.	-	90.771	90.591	180	180	-
	I.N.P.S. COLLABORATORI	3.906	29.395	28.541	4.760	854	22
	Totale	428.620	3.220.564	3.239.761	409.423	19.197-	
<i>altri debiti</i>							
	FONDO FERIE NON GODUTE	205.571	496.742	485.502	216.811	11.240	5
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	511.108	5.782.553	5.720.862	572.799	61.691	12
	DEBITI DIVERSI	22.777	89.458	86.929	25.306	2.529	11
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	21.272	79.707	77.916	23.063	1.791	8
	DEBITI V/ COLLABORATORI	3.315	-	3.315	-	3.315-	100-
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	21.364	122.643	127.067	16.940	4.424-	21-
	DEBITI POS EMETTITRICI	-	42.826	39.504	3.322	3.322	-
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	161.707	165.242	161.707	165.242	3.535	2
	AZIONISTI C/DIVIDENDI	-	5.000.000	2.253.000	2.747.000	2.747.000	-
	Totale	947.114	11.779.171	8.955.802	3.770.483	2.823.369	

Riepilogo

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
debiti verso banche	228.062	2.000	229.336	726	227.336-	100-
debiti verso fornitori	903.984	6.065.442	6.025.010	944.416	40.432	4

Descrizione	Consist. iniziale	Increment.	Decrem.	Consist. finale	Variaz. assoluta	Variaz. %
debiti verso imprese collegate	14.000	72.000	14.000	72.000	58.000	414
debiti tributari	288.041	3.183.860	3.159.455	312.446	24.405	8
debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	428.620	3.220.564	3.239.761	409.423	19.197-	4-
altri debiti	947.114	11.779.170	8.955.801	3.770.483	2.823.369	298
Totale	2.809.821	24.323.037	21.623.363	5.509.494	2.699.673	96

Dettaglio debiti verso banche

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

Voce	Arrotondamento	Totale
4) Carte di credito aziendali	726	726

Tra i debiti verso banche non risulta più 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, in quanto è stato estinto in data 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	216.811
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	572.799
	DEBITI DIVERSI	25.306
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	23.063
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	16.940
	POS EMETTITRICI	3.322
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	165.242
	AZIONISTI C/DIVIDENDI	2.747.000
	Totale	3.770.483

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

- debiti per conguagli assicurativi sui mezzi e franchigie assicurative

- debiti da liquidare per imposta di bollo e spese addebitate sui conti correnti bancari e postali;
- debiti da liquidare per spese viaggio noleggi e varie;
- debiti per aggi alle rivendite;
- debiti per contributo di sorveglianza;
- debiti per cauzioni ricevute;
- debiti per tariffa fissa impianto fotovoltaico.

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 31.12.2018 sono di nazionalità italiana.

Descrizione	Italia	Altri Paesi UE	Resto d'Europa	Resto del Mondo
debiti verso banche	726	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	726	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso fornitori	944.416	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	944.416	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso imprese collegate	72.000	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	72.000	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti tributari	312.446	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	312.446	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	409.423	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	409.423	-	-	-
Importo esigibile oltre l'es. succ. entro 5 anni	-	-	-	-
Importo esigibile oltre 5 anni	-	-	-	-
altri debiti	3.770.483	-	-	-
Importo esigibile entro l'es. successivo	3.770.483	-	-	-
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.

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	2.338	1.157	-	-	2.338	1.157	1.181-	51-
	RISCONTI PASSIVI	639.020	606.872	-	-	628.398	617.494	21.526-	3-
	Totale	641.358	608.029	-	-	630.736	618.651	22.707-	

Il decremento netto registrato nella voce "Risconti passivi" si riferisce principalmente alle quote di competenza 2018 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.

Tuttavia, la movimentazione avvenuta nell'esercizio è principalmente riferibile all'accantonamento e rilascio dei risconti passivi sugli abbonamenti annuali.

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

Descrizione	Dettaglio	Importo esercizio corrente
<i>RATEI E RISCONTI</i>		
	RATEI PASSIVI	1.157
	Ratei per spese telefoniche linee dati	121
	Ratei per spese utenze FASTWEB	251
	Ratei per spese telefoniche radiomobili	785
	RISCONTI PASSIVI	617.494
	Risconto su abbonamenti urb/extraurb	606.872
	Risconti su contributi per acquisto pensiline	10.622
	Totale	618.651

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 2018</i>	<i>ANNO 2017</i>	<i>ANNO 2016</i>
- Introito da contratto di servizio TPL	15.105.237	14.996.753	14.980.753
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.919.548	1.916.003	1.876.696
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.299.440	1.424.940	1.384.746
- Incasso biglietti urbano	512.545	522.977	481.692
- Incasso abbonamenti urbano	326.453	292.233	268.324
- Servizi aggiuntivi TPL	160.926	83.605	46.532
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	791	3.918	1.527
- Incasso biglietti marittimo	175.691	143.030	114.125
- Incasso abbonamenti marittimo	3.284	3.324	1.766
- Servizi scolastici e diversi	298.075	251.249	162.854
- Turismo Italia	878.126	834.273	779.139
- Turismo estero	72.540	58.113	55.470
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	9.941	9.860	9.816
- Prestazioni a terzi urbano	-	-	246
- Servizi autorizzati (atipici)	-	-	35.650
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.762.597	20.540.278	20.199.336

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	1.339.833
--------------------------------	------------------

A.5.a Contributi in conto esercizio	347.013
-------------------------------------	---------

	2018	2017	Variazione
Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	347.013	23.589	323.424

A.5.b Ricavi e proventi diversi	992.820
---------------------------------	---------

	2018	2017	Variazione	%
Rimborsi TPL (su accise e diversi)	504.888	495.414	9.474	1,9
Sopravvenienze attive gestione ordinaria	101.944	11.027	90.917	824,5
Proventi vari TPL	138.870	138.819	51	-
Plusvalenze cessione beni ammortizzabili	76.425	119.462	-43.037	-36,0
Sovvenzioni su investimenti	11.141	26.157	-15.016	-57,4
Rimborsi assicurativi danni sinistri	97.752	52.387	45.365	86,6
Multe passeggeri e sovrapprezzo biglietti	60.694	62.347	-1.653	-2,7
Proventi pubblicitari TPL	764	1.391	-627	-45,1
Vendita materiali magazzino e proventi vari	342	4.797	-4.455	-92,9
Totale Ricavi e proventi diversi	992.820	911.801	81.019	8,9

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 di conto economico 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 3.260.711

B.6 Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci 3.260.711

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:

	2018	2017	Variazione	%
Carburanti e lubrificanti	2.730.787	2.482.858	247.929	10,0
Pezzi di ricambio	291.946	284.705	7.241	2,5
Pneumatici	106.930	90.105	16.825	18,7
Materiali di consumo	84.794	82.359	2.435	3,0
Cancelleria e stampati	27.081	18.800	8.281	44,0
Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	13.287	15.964	-2.677	-16,8
Spese di trasporto	3.267	3.060	207	6,8
Utensili	2.619	1.390	1.229	88,4
Totale	3.260.711	2.979.241	281.470	9,4

Costi per servizi 2.224.275

B.7 Costi per servizi 2.224.275

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

	2018	2017	Variazione	%
Manutenzioni su automezzi	364.602	418.944	-54.342	-13,0
Compensi e contributi Ammin.ri e Sindaci	174.427	190.122	-15.695	-8,3
Servizi di biglietteria e informazione a utenza	251.637	251.021	616	0,2
Premi di assicurazione Automezzi	288.979	274.994	13.985	5,1
Aggi di vendita TPL	142.281	150.322	-8.041	-5,3
Peritali, consulenze tecniche e amministrative	168.760	151.721	17.039	11,2
Energia elettrica e forza motrice	89.912	84.967	4.945	5,8
Spese pubblicità, inserzioni e stampati pubbl.	59.564	56.223	3.341	5,9
Premi assicurativi diversi	56.450	55.157	1.293	2,3
Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	33.680	40.876	-7.196	-17,6
Assistenza E.D.P. e assistenza servizio paghe	159.967	140.667	19.300	13,7

Spese pulizia automezzi	48.198	48.358	-160	-0,3
Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	67.206	29.383	37.823	128,7
Manutenzioni impianti, macchinari, diverse	62.223	42.275	19.948	47,2
Pulizia uffici	26.044	26.347	-303	-1,2
Analisi, prove e collaudi	25.921	18.522	7.399	39,9
Acqua e riscaldamento	26.571	29.795	-3.224	-10,8
Spese viaggio, vitto e alloggio	16.366	27.099	-10.733	-39,6
Pedaggi autostradali	22.510	21.928	582	2,7
Smaltimento filtri e rifiuti speciali	6.435	14.001	-7.566	-54,0
Franchigie assicurative	12.781	7.668	5.113	66,7
Spese e commissioni bancarie	26.420	23.392	3.028	12,9
Servizi vari	88.847	64.912	23.935	36,9
Spese postali	4.494	8.813	-4.319	-49,0
Totale	2.224.275	2.177.507	46.768	2,1

Costi per godimento beni di terzi**702.256***B.8 Costi per godimento beni di terzi**702.256*

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:

	2018	2017	Variazione	%
Fitti passivi	286.952	185.961	100.991	54,3
Noleggi	415.304	346.202	69.102	20,0
Totale	702.256	532.163	170.093	32,0

Costi per il personale**10.083.083***B. Costi per il personale**10.083.083*

Nell'ambito dei Costi per il personale, si analizzano di seguito le diverse componenti, come di seguito specificato:

	2018	2017	Variazione	%
Salari e stipendi	7.176.123	6.973.958	202.165	2,9
Oneri previdenziali INPS	1.935.037	1.845.405	89.632	4,9
Oneri INAIL	86.283	83.112	3.171	3,8
Indennità TFR e previdenza complementare	576.093	560.412	15.681	2,8
Altri costi del personale	309.547	227.557	81.990	36,0
Totale	10.083.083	9.690.444	392.639	4,1

*B.9.e Altri costi per il personale**309.547*

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

	2018	2017	Variazione	%
Rimborsi chilometrici	52.582	39.319	13.263	33,7
Servizio mensa	79.760	83.710	-3.950	-4,7
Corsi per la formazione	15.462	24.239	-8.777	-36,2
Oneri per la sicurezza	68.862	54.111	14.751	27,3
Spese per il vestiario	16.972	17.453	-481	-2,8
Altri oneri del personale	10.909	8.725	2.184	25,0
Oneri per rinnovi contrattuali	65.000	-	65.000	-
			0	
Totale	309.547	227.557	81.990	36,0

Ammortamenti e svalutazioni**2.531.647****B.10.a Ammortamento immobilizzazioni immateriali****22.261**

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali sono così composti:

	2018	2017	Variazione	%
Ammortamento manutenzioni su beni di terzi	3.905	4.067	-162	-4,0
Ammortamento software	17.273	10.723	6.550	61,1
Ammortamento sistema operativo aziendale	0	2.191	-2.191	-100,0
Ammortamento oneri pluriennali diversi	1.083	1.083	0	0,0
Totale	22.261	18.064	4.197	23,2

B.10 b Ammortamento immobilizzazioni materiali**2.507.790**

Gli Ammortamenti delle immobilizzazioni materiali sono così composti:

	2018	2017	Variazione	%
Ammortamento materiale rotabile	2.076.166	1.922.719	153.447	8,0
Ammortamento fabbricati	212.011	211.564	447	0,2
Ammortamento attrezzature	53.976	55.568	-1.592	-2,9
Ammortamento costruzioni leggere	75.142	90.141	-14.999	-16,6
Ammortamento macchinari e impianti	31.930	31.952	-22	-0,1
Ammortamento macchine d'ufficio	22.967	22.666	301	1,3
Ammortamento autovetture e automezzi	23.336	29.909	-6.573	-22,0
Ammortamento mobili e arredi	12.262	12.461	-199	-1,6
Totale	2.507.790	2.376.980	130.810	5,5

B.10.d Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante **1.596**

La svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante si riferisce all'accantonamento per rischio generico effettuata al termine dell'esercizio. Per l'analisi della composizione del fondo svalutazione crediti si rimanda al relativo punto, compreso nella trattazione dei crediti verso clienti, della nota integrativa.

B.11 Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci **44.010**

La variazione in oggetto si riferisce alle seguenti voci:

	2018	2017	Variazione	%
Scorte iniziali ricambi	214.220	278.536	-64.316	-23,1
Scorte iniziali lubrificanti	6.187	7.964	-1.777	-22,3
Scorte iniziali pneumatici	26.632	24.628	2.005	8,1
Scorte iniziali carburanti	60.434	49.923	10.511	21,1
Scorte finali ricambi	-176.589	-214.220	37.631	-17,6
Scorte finali lubrificanti	-12.815	-6.187	-6.628	107,1
Scorte finali pneumatici	-21.519	-26.632	5.113	-19,2
Scorte finali carburanti	-52.541	-60.434	7.893	-13,1
Totale	44.010	53.577	-9.568	-17,9

B.12 Accantonamenti per rischi **23.627**

Gli accantonamenti per rischi sono relativi alle franchigie assicurative e alle spese legali per cause in corso. Per la loro analisi si rimanda al relativo punto della presente nota integrativa, che esamina la composizione del Fondo rischi diversi. L'accantonamento effettuato per l'esercizio 2017 ai fondi rischi per franchigie assicurative e spese legali era stato pari a € 7.548 complessivi.

Oneri diversi di gestione **280.596**

B.14 Oneri diversi di gestione **280.596**

Gli Oneri diversi di gestione sono così composti:

	2018	2017	Variazione	%
Tasse di possesso automezzi e autovetture	65.236	63.296	1.940	3,1
Spese di rappresentanza	4.583	3.898	685	17,6
Abbonamenti a giornali e riviste	8.634	8.706	-72	-0,8
Contributi associativi	35.669	36.062	-393	-1,1
Imposta di bollo, tassa concess. governative	32.541	31.517	1.058	3,4
IVA estero noleggi	2.867	1.928	939	48,7
Diritti omologazione, revisione, collaudo	8.565	7.914	651	8,2
Tassa smaltimento rifiuti	27.127	28.491	-1.364	-4,8
Sopravvenienze passive	12.460	31.188	-18.728	-60,0

Minusvalenze cessione beni ammortizzabili	49	366	-317	-86,6
Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	82.865	34.215	48.650	142,2
Totale	280.596	247.581	33.015	13,3

Si precisa gli "Oneri e spese diverse, erogazioni liberali" sono composti da spese addebitate dalla società collegata TPL FVG S.C. a R.L. per € 72.000 e, per la restante parte, pari a € 10.865 da altri oneri e spese diverse, incluse le erogazioni liberali.

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 quando conseguiti nel medesimo esercizio di contabilizzazione degli interessi passivi; vengono iscritti nella voce C.16.d quando conseguiti nell'esercizio successivo a quello di contabilizzazione degli interessi passivi.

Composizione dei proventi da partecipazione

I dividendi sono rilevati nel momento in cui sorge il diritto alla riscossione dello stesso, che corrisponde al momento in cui l'assemblea della società partecipata ne ha deliberato la distribuzione.

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 PARTECIPAZIONI IN ALTRE IMPRESE	98.480
	Totale	98.480

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	-4.523	-	-4.523	-
	INTERESSI PASSIVI DIVERSI	-2	-	-	-2
	Totale	-4.525	-	-4.523	-2

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

Ricavo di entità o incidenza eccezionali

Non sono stati rilevati ricavi di entità o incidenza eccezionali.

Costi di entità o incidenza eccezionali

Non sono stati rilevati costi di entità o incidenza eccezionali.

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

Imposte di competenza dell'esercizio

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

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

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

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

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

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

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

dei periodi d'imposta successivi) si ritiene debba decorrere dalla presentazione (nei termini voluti dalla legge) di tali dichiarazioni.

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

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

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

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

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

Imposte differite e anticipate

Nei seguenti prospetti sono analiticamente indicate:

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

A completamento dei dati elencati, si precisa che:

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

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

Aliquote	2019	2020	2021	2022	2023	Oltre
IRES	24%	24%	24%	24%	24%	24%
IRAP	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%	4,20%

TABELLA DI SVILUPPO CALCOLI PER LA FISCALITA' DIFFERITA

Descrizione	2019	2020	2021	2022	2023	Totale
<i>Differenze temporanee imponibili</i>						
Plusvalenze rateizzate	78.054	61.454	38.390	15.280		193.178
Totale diff. temp. imponibili	78.054	61.454	38.390	15.280	0	193.178
IRES differita	18.733	14.749	9.214	3.667		46.363
IRAP differita	0	0	0	0	0	0
<i>Imposte differite totali</i>	18.733	14.749	9.214	3.667	0	46.363
<i>Differenze temporanee deducibili</i>						
Compensi amministratori non pagati	17.400					17.400
Accant.fondo sval.crediti tassato	10.000	52.283				62.283
Accant.fondo oneri contrattuali	0	65.000				65.000
Accant.fondo rischi (cause legali)	30.000	87.092				117.092
Accant.fondo rischi (legali no Irap)	0	3.408				3.408
Accant.fondo spese (utenze)	0					0
Accant.fondo rischi (franchigie ass.)	10.000	5.000				15.000
Svalutazione magazzino ricambi		60.500				60.500
Svalutazione partecipazioni		36.699				36.699
Totale diff. temp. deducibili	67.400	309.982	0	0	0	377.382
IRES anticipata	16.176	74.396	0	0	0	90.572
IRAP anticipata	1.680	3.868	0	0		5.548
<i>Imposte anticipate totali</i>	17.856	78.264	0	0	0	96.120

IMPOSTE ANTICIPATE: TABELLA DI RAFFRONTO CON L'ESERCIZIO PRECEDENTE

Descrizione	Esercizio 2018		Esercizio 2017	
	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>	<i>Totale differenze temporanee</i>	<i>Effetto fiscale</i>
Imposte differite	193.178	46.363	222.463	53.391
Imposte anticipate	377.382	96.120	254.164	66.547
Fiscalità anticipata netta	184.204	49.757	31.701	13.156

Per l'esercizio 2018 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 del saldo netto della voce Crediti per imposte anticipate fiscalità differita attiva e passiva, originatosi dalle variazioni temporanee in aumento e in diminuzione del reddito imponibile dell'esercizio, al netto dell'effetto reversal delle variazioni temporanee degli esercizi precedenti, corrispondente a Euro 36.601.

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.

	IRES	IMPONIBILE	% IRES
Risultato prima delle imposte e IRES teorica		3.257.799	781.872
<u>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</u>		29.285	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>		-61.120	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate		-61.120	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>		90.405	
Plusvalenze da alienazione beni strumentali rateizzate		90.405	
IRES differita			7.028
<u>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</u>		123.219	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>		166.527	
Compensi amministratori non corrisposti		17.400	
Accantonamento a fondo rischi per oneri contrattuali		65.000	
Svalutazione civilistica magazzino ricambi		60.500	
Accantonamento a fondo rischi diversi		23.627	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>		-43.308	

Utilizzo fondo rischi su crediti tassato	-2.281
Compensi amministratori corrisposti (da es. preced.)	-17.400
Utilizzo fondo rischi franchige assicurative e spese legali	-23.627

IRES anticipata **29.573**

Differenze permanenti **-810.672** **-194.561**

Ammortamenti non deducibili su autovetture e telefonia	15.674
Costi in deducibili autovetture	12.326
Costi in deducibili telefonia	7.528
Imposta Comunale sugli Immobili - quota in deducibile	1.494
Sopravvenienze passive in deducibili	6.078
Quota SSN dei premi RC autoveicoli	22.792
Altri costi non deducibili	15.117
Spese di rappresentanza non inerenti	3.664
Rimborsi sinistri e plusvalenze autovetture e telefonia	0
Super ammortamento beni materiali	-149.187
Deduzione IRAP sul costo del personale	-42.271
Credito per accise iscritto a conto economico	-491.634
Deduzione per incremento patrimonio netto	-118.697
Quota pari al 95% dei dividendi	-93.556

TOTALE imponibile IRES e IRES effettiva **2.532.147** **623.911**

<i>IRAP</i>	<i>IMPONIBILE</i>	<i>% IRAP</i>
<i>Differenza tra componenti positivi e negativi IRAP</i>	13.060.521	
<i>Ricavi non rilevanti ai fini IRAP</i>	14.102	
Contributi a fronte di costi del personale non dedotti	14.102	
Sopravvenienze attive su costi del personale non dedotti	0	
Sopravvenienze attive da storno fondo rinnovo CCNL	0	
<i>Costi non rilevanti ai fini IRAP</i>	192.038	
Assicurazioni r.c. professionale, C.d.A., fideiussioni, altri servizi	42.436	
Compensi agli amministratori (e relativi contributi)	119.559	
Compensi per collaborazioni (e relativi contributi)	19.475	
Rimborsi spese amministratori	1.638	
Oneri finanziari compresi nel conto "spese bancarie"	7.062	
Imposta Municipale Unica	1.868	
<i>Base imponibile IRAP e imposta teorica</i>	13.238.467	556.016
<i>Differenze temporanee imponibili in esercizi successivi</i>	0	

<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	0	
<i>Derivanti da esercizio precedente</i>	0	
IRAP differita		0
<u>Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi</u>	-23.626	
<i>Derivanti da esercizio corrente</i>	0	
<i>Derivanti da esercizi precedenti</i>	-23.626	
Utilizzo fondo spese legali recupero crediti	-14.968	
Utilizzo fondo rischi franchigie assicurative e spese legali	-8.658	
IRAP anticipata		-992
<u>Differenze permanenti</u>	-9.703.049	-407.528
Spese di rappresentanza non inerenti	3.664	
Sopravvenienze passive non deducibili	6.078	
Altri costi non deducibili (non inerenti)	7.117	
Quota SSN premi assicurazione RC auto	22.792	
Credito per accise iscritto a conto economico	-491.634	
INAIL dell'esercizio	-86.283	
Costi del personale deducibili relativi a disabili	-20.054	
Altri costi del personale deducibili ai fini Irap	-181.056	
Deduzione costo del personale a tempo indeterminato	-8.963.673	
TOTALE imponibile IRAP e IRAP con aliquota ordinaria	3.511.792	147.495

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 2016/2018.

	<i>Anno 2018</i>	<i>Anno 2017</i>	<i>Anno 2016</i>
Numero dirigenti	-	-	-
Numero quadri	4	3	3
Numero impiegati	21	22	25
Numero operai	190	186	184
Totale	215	211	212

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

Nel seguente prospetto sono esposte le informazioni 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	101.400	50.000
Anticipazioni	-	-
Crediti	-	-
Impegni assunti per loro conto per effetto di garanzie prestate	-	-

I compensi erogati al Collegio Sindacale, come indicato nella tabella sopra riportata, si riferiscono all'incarico per l'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 31.12.2018, la verifica della regolare tenuta della contabilità sociale e la corretta rilevazione dei fatti di gestione nelle scritture contabili, i seguenti compensi:

- per l'attività di revisione legale del bilancio 2017 e controllo contabile, € 9.625 in acconto per i servizi professionali resi nel corso dell'esercizio 2018 e € 1.750 a saldo per i servizi medesimi;
- per l'attività di revisione legale del bilancio 2018 e controllo contabile, € 7.084 in acconto per i servizi professionali resi fino alla data di chiusura dell'esercizio 2018.

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	516,46	5.164.600
Sottoscrizione dell'esercizio	-	-	
Riduzione dell'esercizio	-	-	
Consistenza finale	10.000	516,46	5.164.600

Si evidenzia che, nel corso dell'esercizio 2018 si è concluso 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	2.964.321
di cui reali	-

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

- per € 813.327 dalle fidejussioni 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 € 17.724 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 31.12.2019;
- per Euro 31.063 dalle fidejussioni prestate tramite la Cassa di Risparmio del Friuli Venezia Giulia S.p.A., a favore della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia Direzione Regionale della Viabilità e dei Trasporti, con validità fino a revoca.

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 € 327.792, dei quali € 100.000 sono stati erogati nel corso dell'esercizio 2017 e € 212.500 nel corso dell'esercizio 2018. Gli stessi, a seguito della proroga nei termini di restituzione, richiesta dalla collegata nel corso del mese di novembre 2018, hanno scadenza entro il 31.12.2019 e verranno presumibilmente rimborsati a seguito dell'avvio dell'attività di trasporto pubblico locale in capo alla collegata.

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

Non esistono fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

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.

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

In relazione al disposto di cui all'art. 1, comma 125, della legge 124/2017, in merito all'obbligo di dare evidenza in nota integrativa delle somme di denaro eventualmente ricevute nell'esercizio a titolo di sovvenzioni, contributi, incarichi retribuiti e comunque vantaggi economici di qualunque genere dalle pubbliche amministrazioni e dai soggetti di cui al comma 125 del medesimo articolo, la Società attesta che nel corso dell'esercizio ha beneficiato degli aiuti sotto riportati.

Si evidenzia che gli stessi sono stati indicati nei prospetti secondo il principio di cassa, includendo i contributi ricevuti o compensati nel corso dell'esercizio.

Inoltre si è proceduto ad integrare l'informazione con il dato relativo ai contributi e crediti d'imposta di competenza dell'esercizio, anche se percepiti o compensati in esercizi diversi dal 2018, al fine di far coincidere l'informativa con l'importo evidenziato negli altri ricavi e proventi del Conto Economico.

Norma della misura	D.I. 31.01.2018
Titolo della misura	Rimborso maggiori oneri sostenuti per trattamenti aggiuntivi, rispetto a quelli erogati dall'Inps, delle indennità di malattia relativa all'anno 2012
Autorità concedente	Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, tramite l'INPS
Data concessione	31.05.2018
Atto di concessione	Circolare N. 75 31.05.2018 - Direzione Generale INPS
Importo	91.795,32 €
Data erogazione	19.07.2018 (conguaglio con invio Unimens relativo al mese di giugno 2018)

Norma della misura	Conto Formazione Aziendale (CFA) Imprese aderenti a Fonservizi
Titolo della misura	Contributo sulle spese di formazione "Aggiornamentodel personale/2017"
Autorità concedente	FONSERVIZI FONDO FORMAZIONE SERVIZI PUBBLICI INDUSTRIALI
Codice CFA	132/17
Data concessione	02/11/2017
Atto di concessione	Delibera del Consiglio di Amministrazione del 02/07/2017 (prot. 383/2017/P)
Importo	22.995,21 €
Data erogazione	27.07.2018

Norma della misura	ART. 2 CCNL siglato il 20.12.2003 – art. 23 L. 27.02.2004 N. 47
Titolo della misura	Finanziamento del rinnovo contrattuale per il settore del trasporto pubblico locale
Autorità concedente	Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con decreto
Data concessione	30.05.2018
Atto di concessione	Comunicato Ministeriale di avvio procedura per l'erogazione contributo, pubblicato in Gazzetta Ufficiale – serie generale n. 67 del 21/03/2018;
Importo	323.050,00 € per le annualità 2016 (a saldo – negativo - 435,00€) e 2017 (323.485,00 €)
Data erogazione	14.06.2018

Norma della misura	D.Lgs. 504/1995, art. 24-ter, Punto 4-bis, Tabella A				
Titolo della misura	Rimborso dell'onere conseguente alla maggiore accisa applicata al gasolio commerciale usato come carburante				
Autorità concedente	Ministero delle Finanze tramite l'Agenzia delle Dogane di Gorizia				
Date di concessione	Atti di concessione (con possibilità di compensazione sul modello F24 ex art. 1 co. 53 L. 244/2007)			Date di erogazione	Importo
15.05.2018 competenza trimestre 2018	1°	Attestazione Prot. 3119 dd. 18.05.2018 Agenzia delle Dogane – Gorizia		20.08.2018	126.866,10
18.10.2018 competenza trimestre 2018	2°	Attestazione Prot. 5556 dd. 18.10.2018 Agenzia delle Dogane – Gorizia		16.01.2019	124.224,77
14.12.2018 competenza trimestre 2018	3°	Attestazione Prot. 6989 dd. 14.12.2018 Agenzia delle Dogane – Gorizia		18.02.2019	117.382,81
18.02.2019 competenza trimestre 2018	4°	Attestazione Prot. 414 dd. 18.02.2019 Agenzia delle Dogane – Gorizia		da compensare nel 2019 in F24	123.159,95
Totali					491.633,63
	Aiuti confluisti nel bilancio dell'esercizio 2017				
14.11.2017 competenza trimestre 2017	3°	Attestazione Prot. 6780 dd. 14.11.2017 Agenzia delle Dogane – Gorizia		16.01.2018	117.235,44
06.02.2018 competenza trimestre 2017	4°	Attestazione Prot. 581 dd. 06.02.2018 Agenzia delle Dogane – Gorizia		16.04.2018	122.750,37
Totali					239.985,81

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 € 2.522.994:

- mediante accantonamento alla riserva straordinaria per Euro 1.022.994,00;
- mediante distribuzione agli azionisti per Euro 1.500.000,00 corrispondenti ad Euro 150,00 per ogni azione.

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

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 31/12/2018 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, 28/03/2019

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

SARA CUMAR



Allegati: Movimenti delle Immobilizzazioni

Movimenti delle Immobilizzazioni Immateriali

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
<i>concessioni, licenze, marchi e diritti simili</i>								
	LICENZE D'USO (SOFTWARE APPLICATIVO)	24.050	-	24.050	37.400	-	17.273	44.177
Totale		24.050	-	24.050	37.400	-	17.273	44.177
<i>immobilizzazioni in corso e acconti</i>								
	IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI IN CORSO	3.680	-	3.680	32.161	10.321	-	25.520
Totale		3.680	-	3.680	32.161	10.321	-	25.520
<i>altre</i>								
	SPESE DI MANUT. INCR. SU BENI TERZI	11.780	-	11.780	-	-	2.107	9.673
	ALTRI ONERI PLURIENNALI	1.083	-	1.083	-	-	1.083	-
	SPESE MANUT.INCREM. BENI/TERZI URB.	6.582	-	6.582	-	-	1.798	4.784
Totale		19.445	-	19.445	-	-	4.988	14.457
Totale								
Descrizione	Costo storico	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale		
concessioni, licenze, marchi e diritti simili	24.050	24.050	37.400	17.273	-	44.177		
immobilizzazioni in corso e acconti	3.680	3.680	32.161	10.321	-	25.520		
altre	19.445	19.445	-	4.988	-	14.457		
Totale	47.175	47.175	69.561	32.583	-	84.154		

L'incremento nei software in licenza d'uso si riferisce all'acquisto del software PTV Visum da utilizzarsi per la pianificazione del servizio, per l'ottimizzazione dei turni macchina, per la visualizzazione dei costi operativi e l'importazione dei dati AVM.

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	13.189	-	-	3.641.491
	COSTRUZIONI LEGGERE EXTRAURB.	753.566	-	753.566	1.366	-	-	754.932
	FABBRICATO SEDE	2.214.412	-	2.214.412	7.362	-	-	2.221.774
	COSTRUZIONI LEGGERE URB	663.993	-	663.993	-	-	-	663.993
	F.DO AMMORTAM.FABBRICATO INDUSTRIALE	-	1.642.618-	1.642.618-	-	-	145.395	1.788.013-
	F.DO AMMORTAM. COSTRUZ. LEGGERE EXTR.	-	602.141-	602.141-	-	-	40.976	643.117-
	F.DO AMMORT.FABBRICATO SEDE	-	298.438-	298.438-	-	-	66.615	365.053-
	F.DO AMMORTAM. COSTRUZ. LEGGERE URB	-	556.610-	556.610-	-	-	34.166	590.776-
Totale		7.260.273	3.099.807-	4.160.466	21.917	-	287.152	3.895.231
<i>impianti e macchinario</i>								
	MACCHINARI D'ESER. E IMPIANTI EXTR.	587.179	-	587.179	580	23.705	-	564.054
	IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA TPL EXT.	5.238	-	5.238	-	-	-	5.238
	IMPIANTO DI SICUREZZA TPL EXTR.	63.807	-	63.807	-	-	-	63.807
	MACCHINARI D'ESERC. E IMPIANTI URB.	93.506	-	93.506	-	-	-	93.506
	IMPIANTO ARIA CONDIZIONATA TPL URB.	6.509	-	6.509	-	-	-	6.509
	F.DO AMMOR.MACCHINARI-IMPIANTI EXT.	-	522.390-	522.390-	-	23.705-	13.775	512.460-
	F.DO AMMOR. ARIA CONDIZ. UFF. EXTR.	-	3.628-	3.628-	-	-	460	4.088-
	F.DO AMMOR. IMPIANTO DI SICUR. EXT.	-	42.037-	42.037-	-	-	9.829	51.866-
	F.DO AMMOR. IMPIANTI-MACCHINARI URB.	-	62.060-	62.060-	-	-	6.600	68.660-
	F.DO AMMOR. ARIA CONDIZ. UFF. URB.	-	1.779-	1.779-	-	-	1.266	3.045-
Totale		756.239	631.894-	124.345	580	-	31.930	92.995
<i>attrezzature industriali e commerciali</i>								
	ATTREZZ. E UTENSILI TPL EXTRAURB.	169.031	-	169.031	24.759	614	-	193.176
	ATTREZZATURE SPECIFICHE EXTRA	611.320	-	611.320	26.400	-	-	637.720

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	ATTREZZ. E UTENSILI TPL URBANO	17.166	-	17.166	7.192	-	-	24.358
	ATTREZZATURE SPECIFICHE URBANO	403.817	-	403.817	4.820	-	-	408.637
	ATTREZZATURE SPECIFICHE NOLEGGIO	5.596	-	5.596	2.940	-	-	8.536
	F.DO AMMOR. ATTREZZ.E UTENSILI EXT.	-	149.860-	149.860-	-	-	9.609	159.469-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.EXTRA	-	520.217-	520.217-	-	-	41.212	561.429-
	F.DO AMMOR. ATTREZZ. E UTENSILI URB.	-	14.429-	14.429-	-	-	1.518	15.947-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.URBANO	-	402.557-	402.557-	-	-	1.322	403.879-
	F.DO AMMOR.ATTREZZ.SPECIF.NOLEGGIO	-	5.543-	5.543-	-	-	315	5.858-
Totale		1.206.930	1.092.606-	114.324	66.111	614	53.976	125.845
<i>altri beni</i>								
	MATERIALE ROTABILE TPL EXTRAURB.	17.064.158	-	17.064.158	2.533.750	1.530.535	-	18.067.373
	AUTOVETTURE E MOTO TPL EXTRAURB.	113.616	-	113.616	-	-	-	113.616
	AUTOMEZZI - (FURGONI) TPL EXTRAURB.	113.376	-	113.376	-	-	-	113.376
	MATERIALE ROTABILE SERVIZIO NOL.	1.857.719	-	1.857.719	17.250	-	-	1.874.969
	MATERIALE ROTABILE TPL URBANO	7.984.994	-	7.984.994	454.000	191.770	-	8.247.224
	MOBILI E ARREDI TPL EXTRAURB.	237.202	-	237.202	4.908	142	-	241.968
	MOBILI E ARREDI TPL URBANO	20.769	-	20.769	380	-	-	21.149
	MACCHINE D'UFFICIO ELETTR. TPL EXT.	366.991	-	366.991	15.661	5.875	-	376.777
	MACCHINE D'UFFICIO ELETTR. TPL URB.	71.878	-	71.878	-	-	-	71.878
	F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE EXT.	-	11.848.351-	11.848.351-	-	1.530.535-	1.470.834	11.788.650-
	F.DO AMMOR. AUTOVETTURE-MOTO EXTR.	-	67.899-	67.899-	-	-	16.419	84.318-
	F.DO AMMOR. AUTOMEZZI(FURGONI) EXT.	-	101.068-	101.068-	-	-	6.917	107.985-
	F.DO AMMOR. MATERIALE ROTABILE NOL.	-	1.781.692-	1.781.692-	-	-	62.340	1.844.032-
	F.DO AMMOR. MATERIALE	-	6.498.279-	6.498.279-	-	191.770-	542.991	6.849.500-

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
ROTABILE URB.								
	F.DO AMMOR. MOBILI E ARREDI EXTR.	-	193.359-	193.359-	-	77-	12.239	205.521-
	F.DO AMMOR. MACCHINE D'UFFICIO EXTR.	-	330.970-	330.970-	-	5.705-	21.045	346.310-
	F.DO AMMOR. MOBILI E ARREDI URBANO	-	20.769-	20.769-	-	-	23	20.792-
	F.DO AMMOR. MACCHINE D'UFFICIO URB.	-	68.995-	68.995-	-	-	1.922	70.917-
Totale		27.830.703	20.911.382-	6.919.321	3.025.949	235	2.134.730	7.810.305
<i>immobilizzazioni in corso e acconti</i>								
	IMMOBILIZZ. IN CORSO E ACCONTI	664.218	-	664.218	852.951	634.094	-	883.075
Totale		664.218	-	664.218	852.951	634.094	-	883.075

Descrizione	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
terreni e fabbricati	7.260.272	3.099.807-	4.160.466	21.917	-	287.152	3.895.231
impianti e macchinario	756.239	631.894-	124.345	580	-	31.930	92.995
attrezzature industriali e commerciali	1.206.930	1.092.606-	114.324	66.111	614	53.976	125.845
altri beni	27.830.703	20.911.382-	6.919.321	3.025.949	235	2.134.730	7.810.305
immobilizzazioni in corso e acconti	664.218	-	664.218	852.951	634.094	-	883.075
Totale	37.718.362	25.735.689-	11.982.674	3.967.508	634.943	2.507.788	12.807.451

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>								

Descrizione	Dettaglio	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
	DEPOSITI CAUZIONALI	26.619	-	26.619	6.818	9.557	-	23.880
Totale		26.619	-	26.619	6.818	9.557	-	23.880

Descrizione	Costo storico	Prec. Ammort.	Consist. iniziale	Acquisiz.	Alienaz.	Ammort.	Consist. Finale
imprese collegate	25.047	-	25.047	-	-	-	25.047
altre imprese	1.944.703	-	1.944.703	-	-	-	1.944.703
verso altri	26.619	-	26.619	6.818	9.557	-	23.880
<i>Totale</i>	<i>1.996.369</i>	<i>-</i>	<i>1.996.369</i>	<i>6.818</i>	<i>9.557</i>	<i>-</i>	<i>1.993.630</i>

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

Relazione sulla gestione

Bilancio Ordinario al 31/12/2018

Signori Soci, Signori Azionisti, nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2018; nel presente documento, conformemente a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, Vi forniamo le notizie attinenti la situazione della Vostra società e le informazioni sull'andamento della gestione. La presente relazione, redatta con valori espressi in unità di Euro, viene presentata a corredo del Bilancio d'esercizio al fine di fornire informazioni reddituali, patrimoniali, finanziarie e gestionali della società corredate, ove possibile, di elementi storici e valutazioni prospettiche.

Informativa sulla società

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

Approvazione del bilancio d'esercizio

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

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

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 sembrava giunta a conclusione con l'aggiudicazione definitiva della gara per all'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale alla società consortile TPL FVG S.c.a r.l.

Successivamente, in data 15 giugno 2018, Busitalia e Autoguidovie hanno notificato alla Stazione Appaltante e alla Società un nuovo ricorso, inteso a richiedere al Consiglio di Stato la revocazione della sentenza emessa dalla V Sezione nel mese di marzo 2018, che aveva confermato l'aggiudicazione in favore di TPL FVG Scarl. Alla luce di tale nuova iniziativa da parte di Busitalia/Autoguidovie - con nota del 19 giugno 2018 - la Regione ha comunicato a TPL FVG che la sottoscrizione del nuovo contratto di servizio sarebbe stata rinviata, in attesa delle determinazioni del Consiglio di Stato in ordine al suddetto ricorso. Tale ultima fase della controversia è tuttora in corso dal momento che, successivamente all'udienza pubblica svoltasi il 24 gennaio 2019 presso la Sezione V del Consiglio di Stato, si è in attesa della relativa pronuncia.

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.

Tale prospetto differisce rispetto a quello normalmente presentato fino al bilancio al 31 dicembre 2017; lo schema seguente infatti è maggiormente coerente con la prassi contabile attualmente in uso presso le società industriali e di servizi di dimensioni analoghe alla Vostra.

(unità di euro)						
Dati patrimoniali e finanziari	31/12/2018	%	31/12/2017	%	Variazione	Variaz. %
<i>Capitale circolante netto:</i>						
Rimanenze di materie prime e prodotti	263.464	2,1%	307.473	2,1%	-44.009	-14,3%
Crediti commerciali	2.267.683	18,2%	2.323.319	16,2%	-55.636	-2,4%
Crediti diversi	3.436.195	27,6%	3.280.380	22,9%	155.815	4,7%
Debiti commerciali	-944.416	-7,6%	-903.984	-6,3%	-40.432	4,5%
Debiti diversi	-4.564.352	-36,7%	-1.677.775	-11,7%	-2.886.577	172,0%
Ratei e risconti attivi (passivi)	-600.495	-4,8%	-613.057	-4,3%	12.562	-2,0%
Capitale Circolante Netto	-141.921	-1,1%	2.716.356	19,0%	-2.858.277	-105,2%
<i>Capitale immobilizzato:</i>						
Immobilizzazioni materiali	12.807.451	103,0%	11.982.675	83,8%	824.776	6,9%
Immobilizzazioni immateriali	84.154	0,7%	47.175	0,3%	36.979	78,4%
Immobilizzazioni finanziarie	1.993.630	16,0%	1.996.369	14,0%	-2.739	-0,1%
Capitale Immobilizzato	14.885.235	119,7%	14.026.219	98,1%	859.016	6,1%
Fondi rischi ed oneri e T.F.R.	-2.308.244	-18,6%	-2.440.600	-17,1%	132.356	-5,4%
CAPITALE INVESTITO NETTO	12.435.070	100,0%	14.301.976	100,0%	-1.866.906	-13,1%
Patrimonio Netto	33.884.091	272,5%	39.158.494	273,8%	-5.274.403	-13,5%
<i>Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva):</i>						
Disponibilità liquide	-21.449.747	-172,5%	-25.084.580	-175,4%	3.634.833	-14,5%
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0		0			
Debiti verso banche e finanziatori a breve	726	0,0%	228.062	1,6%	-227.336	-99,7%
Indebitamento finanziario / (Posizione finanziaria netta positiva) a breve	-21.449.021	-172,5%	-24.856.518	-173,8%	3.407.497	-13,7%
Debiti verso banche e finanziatori a medio/lungo	0	0,0%	0			
Indebitamento netto a medio/lungo	0	0,0%	0			
Totale Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva)	-21.449.021	-172,5%	-24.856.518	-173,8%	3.407.497	-13,7%
FONTI DI FINANZIAMENTO	12.435.070	100,0%	14.301.976	100,0%	-1.866.906	-13,1%

Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Alla data di chiusura dell'esercizio il Capitale Circolante Netto ammontava a complessivi € - 141.921, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € 2.662.966.

La riduzione è dovuta principalmente all'incremento dei debiti a breve termine e, in particolare, ai debiti diversi che passando da € 1.677.775 per il 2017 a € 4.564.352 per il 2018; questa voce comprende infatti il debito per dividendi deliberati a dicembre 2018 e non ancora (interamente) pagati al 31 dicembre 2018.

Gli equilibri finanziari di bilancio alla data di chiusura dell'esercizio 2018 registrano una riduzione nei valori rispetto all'esercizio 2017, riconducibile principalmente al decremento registrato nelle disponibilità liquide, che variano da €

25.084.580 a € 21.449.747 e nei debiti a breve termine come sopra esposto. Tale decremento è dovuto al parziale pagamento dei dividendi deliberati alla fine dell'esercizio 2018, attingendo dalle riserve patrimoniali, accantonate in esercizi precedenti.

I crediti a breve termine ¹ registrano invece un lieve incremento, pari a 1,96 punti percentuali, passando da € 3.594.347 a € 3.664.953, soprattutto per effetto dell'incremento dei crediti verso l'impresa collegata TPL FVG S.C. a R.L.; i debiti a breve termine (debiti commerciali e diversi) registrano un incremento pari a 113,37 punti percentuali, passando da € 2.581.759 a € 5.508.768. Anche in questo caso la variazione è influenzata dalla quota del debito esistente alla data del 31.12.2018 per dividendi deliberati e non ancora pagati alla data di chiusura dell'esercizio. Tale posta di bilancio risulta classificata nella voce D.14 Altri debiti del passivo dello Stato Patrimoniale.

Il decremento registrato nelle rimanenze finali, che passano da € 307.473 a € 263.464, è dovuto essenzialmente alla svalutazione rilevata alla fine dell'esercizio per alcuni ricambi a lento rigiro, acquistati in esercizi precedenti.

Il decremento nelle disponibilità liquide è da ricondurre alla riduzione 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 netta del capitale circolante, rispetto all'esercizio precedente, è pari a € - 2.858.277 (€ 141.921, contro € 2.716.356 per il 2017).

L'incremento registrato nelle immobilizzazioni materiali, che passano da € 11.982.675 a € 12.807.451, si riferisce principalmente all'acquisto di nuovi autobus per il trasporto pubblico locale.

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che, sia le disponibilità liquide che il Patrimonio Netto subiscono un decremento a seguito della distribuzione dei dividendi a fine esercizio, già commentata in precedenza.

In particolare, l'importo dei debiti verso banche e finanziatori a breve termine risulta pari ad € 726 alla fine dell'esercizio 2018, a seguito dell'avvenuto rimborso dell'ultima rata relativa al mutuo contratto nel corso dell'esercizio 2012 con Banca Mediocredito del F.V.G., che si è estinto alla fine del mese di giugno 2018.

In relazione alla voce B.3 Fondi per rischi ed oneri, si è verificato un modesto utilizzo nel corso dell'esercizio 2018, compensato totalmente da nuovi stanziamenti, per pari importo, a fronte di accantonamenti previsti per spese legali e franchigie assicurative. Si è inoltre proceduto ad accantonare agli altri fondi un importo corrispondente alla previsione di oneri futuri, collegati al rinnovo del CCNL del personale dipendente.

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 € 190.328.

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.

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

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

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

Struttura finanziaria:	31/12/2018	31/12/2017
• Indice di indebitamento: (<i>PFN/Patrimonio netto</i>)	- 0,63	- 0,64
• Indice di copertura primario: (<i>Patrimonio Netto/Capitale immob.</i>)	2,28	2,79

L'indice di indebitamento segnala la solidità finanziaria dell'impresa e il suo grado di indipendenza rispetto ai terzi finanziatori. Quanto è minore questo indicatore, tanto più è elevata la solidità finanziaria dell'impresa; nel caso specifico l'indice è addirittura minore di zero, in quanto la Posizione Finanziaria Netta della società è positiva, nel senso che è rappresentata dalle disponibilità liquide, non essendo presenti debiti di natura finanziaria.

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

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

Risultati delle singole gestioni	Esercizio 2018	Esercizio 2017
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	2.952.225	3.380.719
Totale proventi e oneri finanziari	305.574	276.794
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	-	-
Risultato prima delle imposte	3.257.799	3.657.513
Imposte sul reddito dell'esercizio	734.805	860.055
Utile dell'esercizio	2.522.994	2.797.458

Come si può osservare, la gestione caratteristica ha registrato anche per l'anno 2018 un risultato ampiamente positivo: la differenza tra valore e costi della produzione è pari ad € 2.952.225, contro € 3.380.719 dell'esercizio 2017.

Il decremento dell'utile della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2017 è dovuto essenzialmente all'incremento dei costi della produzione (+ € 1.055.256), in presenza di un incremento meno che proporzionale del valore della produzione (+ € 626.762); si registra infatti una variazione positiva dei ricavi per prestazioni di servizi pari a € 222.319 e degli altri ricavi e proventi per € 404.443. Negli altri ricavi e proventi la variazione è dovuta principalmente all'incremento dei contributi in conto esercizio ricevuti nel 2018 a fronte dell'incremento dei costi del personale dipendente.

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

Si evidenzia, in particolare per i costi della produzione, l'incremento registrato nei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, che aumentano di € 281.470 complessivi, nei costi del personale (+ € 392.639), nei costi per godimento di beni di terzi (+ € 170.093) e negli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, che aumentano di € 130.810 in

relazione al maggior valore da ammortizzare per gli autobus acquistati nell'esercizio, mentre per le altre voci di costo non si segnalano variazioni di rilievo.

Anche per l'esercizio 2018 il risultato della gestione finanziaria assume valori ampiamente positivi (€ 305.574), registrando un incremento rispetto all'esercizio precedente (€ 276.794), principalmente dovuto ai maggiori interessi attivi su conti correnti e depositi vincolati (+ € 20.043), e ai minori interessi passivi su mutui bancari che passano da € 22.215 per il 2017 a € 4.525 (- 17.690 €).

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore superiore (€ 3.257.799) rispetto al margine dell'attività caratteristica (€ 2.952.225).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore positivo pari a € 2.522.994, 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.

	31.12.2018	%	31.12.2017	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
Ricavi delle vendite	20.762.597	100,00%	20.540.278	100,00%	222.319	1,1%
Altri ricavi e proventi	1.339.833	6,45%	935.390	4,55%	404.443	43,2%
Valore della produzione	22.102.430	106,45%	21.475.668	104,55%	626.762	2,9%
Consumi di materie prime	(3.304.721)	-15,92%	(3.032.818)	-14,77%	(271.903)	9,0%
Altri costi operativi	(2.926.531)	-14,10%	(2.709.671)	-13,19%	(216.860)	8,0%
Costo del personale	(10.083.083)	-48,56%	(9.690.445)	-47,18%	(392.638)	4,1%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(25.223)	-0,12%	(19.392)	-0,09%	(5.831)	30,1%
Oneri diversi di gestione	(280.596)	-1,35%	(247.579)	-1,21%	(33.017)	13,3%
EBITDA*	5.482.276	26,40%	5.775.764	28,12%	(293.488)	(5,1%)
Ammortamenti e svalutazioni delle immobilizzazioni	(2.530.051)	-12,19%	(2.395.044)	-11,66%	(135.007)	5,6%
EBIT	2.952.225	14,22%	3.380.720	16,46%	(428.495)	(12,7%)
Proventi e (oneri) finanziari	305.574	1,47%	276.793	1,35%	28.781	10,4%
EBT	3.257.799	15,69%	3.657.513	17,81%	(399.714)	(10,9%)
Imposte sul reddito	(734.805)	-3,54%	(860.055)	-4,19%	125.250	(14,6%)
Risultato d'esercizio	2.522.994	12,15%	2.797.458	13,62%	(274.464)	(9,8%)

*L'EBITDA è un risultato intermedio, determinato al lordo degli ammortamenti e svalutazioni di immobilizzazioni, dei risultati dell'attività finanziaria, comprensiva delle rettifiche di valore delle attività e passività finanziarie e delle imposte sul reddito. Si tratta di una misura utilizzata dalla Società per monitorare e valutare il suo andamento operativo. Poiché la composizione dell'EBITDA non è regolamentata dai principi contabili di riferimento, il criterio di determinazione applicato dalla Società potrebbe non essere omogeneo con quello utilizzato da altre entità e pertanto non risultare comparabile.

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

DESCRIZIONE	ANNO 2018	ANNO 2017	ANNO 2016
- Introito da contratto di servizio TPL	15.105.237	14.996.753	14.980.753
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.919.548	1.916.003	1.876.696
- Incasso biglietti linee extraurbano	1.299.440	1.424.940	1.384.746
- Incasso biglietti urbano	512.545	522.977	481.692
- Incasso abbonamenti urbano	326.453	292.233	268.324
- Servizi aggiuntivi TPL	160.926	83.605	46.532
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	791	3.918	1.527
- Incasso biglietti marittimo	175.691	143.030	114.125
- Incasso abbonamenti marittimo	3.284	3.324	1.766
- Servizi scolastici e diversi	298.075	251.249	162.854
- Turismo Italia	878.126	834.273	779.139
- Turismo estero	72.540	58.113	55.470
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	9.941	9.860	9.816
- Prestazioni a terzi urbano	-	-	246
- Servizi autorizzati (atipici)	-	-	35.650
Totale ricavi per prestazioni di servizi	20.762.597	20.540.278	20.199.336

Principali indicatori della situazione economica

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

Descrizione	31/12/2018	31/12/2017
• R.O.E. (Risultato Netto/Patrimonio Netto)	7,4	7,1%
• R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette)	7,0%	8,0%
• E.B.I.T. INTEGRALE	3.262.324	3.679.728

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

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

Si evidenzia che l'incremento del R.O.E (Risultato Netto/Patrimonio Netto) è dovuto al decremento del valore del patrimonio netto, posto al denominatore dell'indice in parola, in presenza di una riduzione meno che proporzionale del risultato netto dell'esercizio, rispetto al dato dell'esercizio precedente.

Per quanto concerne l'indice R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette) si evidenzia che il suo valore registra un decremento rispetto all'esercizio precedente, passando dal 8,0% al 7,0%.

A completamento dell'analisi degli indicatori della situazione economica evidenziamo che:

L'indice E.B.I.T.D.A. è il margine che esprime il reddito conseguito relativamente alla sola gestione caratteristica. Dall' E.B.I.T.D.A. vengono esclusi gli interessi attivi e passivi (gestione finanziaria), le tasse (gestione fiscale) e gli ammortamenti; vengono invece dedotti gli accantonamenti.

L'indice E.B.I.T. Integrale è 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.

Il calcolo dell'indice si sviluppa come di seguito elencato:

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

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2018 sono esposti in sintesi, al costo storico per gli investimenti e al valore contabile netto per i disinvestimenti, nel prospetto che segue:

<i>DESCRIZIONE</i>	<i>INVESTIMENTI</i>	<i>DISINVESTIMENTI</i>
Costruzioni leggere urbano		
Costruzioni leggere extraurbano	1.366	
Fabbricato industriale	13.189	
Fabbricato uso direzionale (sede)	7.362	
Impianti aria condizionata		
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	580	
Macchinari d'esercizio e impianti urbano		
Impianto di sicurezza TPL extraurbano		
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	24.759	(614)
Attrezzi e utensili TPL urbano	7.192	
Attrezzature specifiche extraurbano	26.400	
Attrezzature specifiche urbano	4.820	
Attrezzature specifiche noleggio	2.940	
Materiale rotabile TPL extraurbano	2.533.750	
Materiale rotabile TPL urbano	454.000	
Materiale rotabile TPL noleggio	17.250	
Mobili e arredi TPL extraurbano	4.908	(65)
Mobili e arredi TPL urbano	380	
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	15.661	(170)
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano		
Autovetture e motocicli TPL extraurbano		
Automezzi TPL extraurbano		
Immobilizzazioni in corso e acconti	852.951	(634.094)
TOTALI	3.967.508	(634.943)

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.

Non risultano iscritti a bilancio finanziamenti o mutui passivi, pertanto la società non risulta esposta al rischio di variazione dei tassi di interesse. Il 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, è stato estinto nel mese di 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 chiuderà, di fatto entro breve, 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, che sembrava conclusa, con efficacia dei suoi effetti a decorrere dall'esercizio 2019, è attualmente ancora in atto, a seguito del nuovo ricorso notificato in data 15 giugno 2018 alla Stazione appaltante e alla Società, da Busitalia e Autoguidovie al fine di richiedere al Consiglio di Stato la revocazione della sentenza emessa dalla V Sezione nel mese di marzo 2018.

Con nota del 19 giugno 2018 la Regione ha comunicato a TPL FVG il rinvio della sottoscrizione del nuovo contratto di servizio, in attesa delle determinazioni del Consiglio di Stato in ordine al suddetto ricorso. La controversia è tuttora in corso, in quanto si è in attesa della relativa pronuncia da parte del Consiglio di Stato.

Bisogna sottolineare che la proroga autorizzata dalla Regione con DGR 2329 del 5 dicembre 2014, inizialmente con termine previsto al 31 dicembre 2015 e in seguito estesa annualmente per gli esercizi 2016, 2017, 2018 e quindi fino al 31.12.2019, 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 2018 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 2018 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 Contratto Prot. Contr. 2017-203-P, ha confermato la prosecuzione per l'intero esercizio 2018 dei contratti di servizio in essere con importo, opportunamente indicizzato, del corrispettivo del 2014, già ridotto del 4,416% rispetto al 2012.

Successivamente, con DGR del 21.12.2018, è stata disposta la prosecuzione dei rapporti contrattuali in essere con gli attuali gestori dei servizi di TPL per l'intero esercizio 2019, alle condizioni economiche già stabilite in precedenza e confermate con Decreto del Direttore del Servizio Trasporto Pubblico Regionale e Locale.

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 numero dei dipendenti al 31 dicembre del 2018 era pari a 218, aumentato di sette unità rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; si evidenzia che 4 tra questi sono assunti con contratto part-time. Nel corso dell'anno 2018 sono state registrate otto cessazioni di lavoro per pensionamento.

La composizione dell'organico era così determinata:

	2018	2017	2016	2015
Personale di movimento:				
Personale di guida	181	176	172	171
Controllori, verificatori, esattori	2	2	3	3
Manutenzione e servizi generali:				
Dirigenti	0	0	0	0
Funzionari e impiegati	25	22	24	25
Addetti all'officina	10	11	11	11
Totale addetti	218	211	210	211

Dal punto di vista della presenza media il dato evidenzia un totale di 214,58 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 una posizione di assenza per motivi particolari che hanno interessato tutto l'anno ed un'assenza invece per oltre metà 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 2018 si è verificato un evento di sciopero per complessive 104,80 ore di adesione. Le mancate percorrenze per tali ragioni sono quindi state di km 214 per i servizi urbani e 2034 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

Un sistema in continuo movimento ed evoluzione come quello del Trasporto Pubblico Locale richiede persone con competenze professionali sempre più trasversali: formazione ed informazione sono fra le più importanti leve del successo aziendale.

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

In questo senso la formazione oltre ad essere considerata come processo di acquisizione, sviluppo di abilità e competenze, è anche trasmissione di valori di riferimento e norme comportamentali, strettamente legata alle strategie aziendali ed alle politiche di gestione delle risorse umane.

L'attività formativa di APT si realizza attraverso un'analisi approfondita dei bisogni formativi che coinvolge tutte le unità operative e tutti gli operatori del sistema, una pianificazione delle aree di intervento e delle iniziative, una valutazione dell'efficacia non solo in termini quantitativi (corsi, operatori, risorse economiche) ma anche in termini qualitativi (innovazioni, atteggiamenti, eventuali nuove competenze); una formazione che mira non soltanto al sapere ma al saper essere e saper fare. Il processo di pianificazione, in APT, coinvolge, in stretta relazione con il SGI, la Direzione e l'ufficio proposto, con la collaborazione della Segreteria di Presidenza per la parte operativa e di realizzazione.

Gli interventi organizzati da APT nel corso del 2018 sono riconducibili, analogamente al passato, a tre macro aree:

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

Tipologia formativa	Ore complessive erogate	Nr. operatori
Formazione generale*	32	13 operatori
Formazione specifica*	68	8 operatori
Formazione specifica – integrazione per servizio interno Fincantieri*	5	6 operatori
Formazione specifica - integrazione per cambio mansione*	3	4
Gestione delle emergenze – Primo Soccorso e Antincendio	9	8 operatori
Corsi per RLS	40	3 operatori
Aggiornamento RSPP	2	1 operatore

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

In ottemperanza a quanto previsto dalla normativa sulla Trasparenza e Anticorruzione, il Responsabile aziendale, Ing. Roberto Bassanese, ha partecipato ad un seminario "ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA NELLE SOCIETA' PUBBLICHE ALLA LUCE DELLE LINEE GUIDA ANAC" di 8 ore;

la **formazione insourcing**, gestita *in time*, ha coinvolto il personale individuato sulla base di esigenze contestuali, non programmabili sul lungo periodo e pertanto non 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
Raccomandazioni ASSTRA per la fornitura dei veicoli	6	Giornata studio	1 operatore
Disabilità e Autobus	2	Incontro Asstra	Presidente
2018: la nuova certificazione e ultimissime fisco/lavoro	3	Seminario	1operatore
Gestione dei fenomeni di eccessiva morbilità e abuso dei permessi ex Legge 104/1992	8	Videoconferenza	Presidente e 1 operatore
Gestione delle risorse umane nel TPL	24	Corso frontale	2 operatori
Come organizzare un magazzino riducendo i costi e aumentando l'efficienza	16	Corso frontale	3 operatori
A fatturazione elettronica tra privati	4	Convegno	1 operatore
La fatturazione elettronica: nuovi obblighi, modalità di gestione e aspetti fiscali	4	Corso frontale	3 operatori
Project management base	38	Corso frontale	1 operatore
La gestione amministrativa del personale dipendente	20	Corso frontale	1 operatore
Eccessiva morbilità, assenteismo tattico e abuso dei permessi ex Legge 104/1992	8	Videoconferenza	2 operatori
DL 87/2018 convertito, con modifiche, nella Legge 96/2018 – decreto dignità	3	Convegno	1 operatore
Aggiornamento informatico Word	9	Corso frontale	15 operatori
Aggiornamento informatico Excel	9	Corso frontale	13 operatori
La disciplina fiscale delle spese di pubblicità, rappresentanza, alberghi e ristoranti	4	Corso frontale	1 operatore

formazione strutturata e cofinanziata: nel mese di aprile è stato ultimato il piano di aggiornamento approvato e realizzato nel 2017 ascrivito a Fonservizi. Si ricorda che Fonservizi è il Fondo Paritetico Interprofessionale Nazionale per la Formazione Continua nei Servizi Pubblici Industriali, nato a seguito dell'Accordo Interconfederale sottoscritto il 5 Luglio 2010 tra l'organizzazione datoriale Confservizi (Confederazione dei Servizi Pubblici Locali - ASSTRA, FEDERAMBIENTE, FEDERUTILITY) e le organizzazioni sindacali dei lavoratori CGIL, CISL, UIL. 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. Il piano del 2017, piuttosto complesso nella gestione, ha coinvolto la maggior parte del personale in guida, ma non solo, per un totale di 1785 ore di formazione. Ultimato nel 2018 con una giornata formativa (formazione sul cronotachigrafo e tempi di guida) è stato certificato con l'approvazione della rendicontazione.

Attività espletata in materia di sicurezza

Con la verifica effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS), avvenuta nelle giornate del 25 e 26 ottobre, APT ha confermato 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 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..

Viene riconfermato anche per il 2018 il RSPP interno all'Azienda con nomina effettuata ai sensi dell'Art. 17 c.1, lett b) del D.Lgs. 81/08 e s.m.i..

La presenza di un RSPP interno ha consentito di tenere sotto controllo con maggiore efficacia gli adempimenti e le problematiche relative alla sicurezza e alla salute nei luoghi di lavoro, attraverso un confronto quotidiano con i lavoratori e con gli RLS, chiamati ad essere soggetti attivi e non solo passivi nel perseguimento delle condizioni di sicurezza e salute sul posto di lavoro.

A inizio luglio 2018 è stato redatto l'Aggiornamento del DVR Versione 13 a seguito di alcune modifiche intervenute:

- aggiornamento dell'organigramma salute e sicurezza a seguito della variazione della società che effettua la sorveglianza Sanitaria (Policlinico Triestino subentra a Salus Gorizia) e del Medico Competente in data 01/07/2018 (dott. Giuliano Pesel subentra a dott. Nicola Greco);
- aggiornamento della valutazione dello Stress da Lavoro Correlato (rev.4 – luglio 2018)
- aggiornamento della valutazione del Rischio ROA (rev.2 – ottobre 2018)

Relativamente alla formazione dei dipendenti, tutti gli aggiornamenti previsti per legge sono stati portati a termine (primo soccorso e antincendio); è stato effettuato tra dicembre 2017 e gennaio 2018 l'aggiornamento obbligatorio quinquennale Stato-Regioni per tutto il personale che aveva frequentato i corsi di formazione tra la fine del 2012 e l'inizio del 2013; è stata effettuata la formazione iniziale per i due nuovi RLS (32 ore) ed è stato effettuato l'aggiornamento annuale di 8 ore per il RLS già in carica; l'ing. Giulio Salateo, con l'abilitazione ottenuta mediante il "corso di formazione per formatori sulla sicurezza", ha formato tutti i neoassunti (formazione generale, specifica e "Fincantieri") per un totale di 70 ore/uomo di docenza somministrate.

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

E' stata effettuata la manutenzione semestrale del locale pompe pressurizzazione antincendio ad aprile ed ottobre 2018 da parte della ditta Friuli Estintori in conformità a quanto prescritto.

Durante il 2018 è stato acquistato un ulteriore gruppo di colonne sollevatrici per l'officina; tale gruppo, come quello acquistato nel 2017, permette di sollevare più agevolmente i bus dotati di ruote piccole e quelli a pianale molto basso; sono stati acquistate due pistole avvitatrici elettriche; tali attrezzature permettono di effettuare le medesime operazioni delle pistole pneumatiche, ma con notevole diminuzione di rumore e vibrazioni; il carrello elevatore dell'officina è stato dotato di un sistema ottico per l'individuazione visiva dell'arrivo del carrello; sono stati acquistati due sistemi (uno per Gorizia ed uno per Monfalcone) per produzione di ozono per la sanificazione dei mezzi; sono stati acquistati due dispenser per DPI e materiali di consumo uno per il Deposito di Gorizia ed uno per la Sede di Monfalcone; tale acquisto porterà i seguenti vantaggi:

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

Infine, a metà novembre 2018, si è conclusa la sostituzione di tutti gli estintori a polvere dell'intero parco mezzi con quelli di idrici.

Le prove di evacuazione sono state effettuate per tutte le strutture aziendali (il 29 agosto 2018 per la sede di Gorizia ed il 3 ottobre 2018 per il deposito/officina di Gorizia).

Per quanto riguarda l'U.O. di Monfalcone, la prova è stata effettuata il 9 ottobre 2018 (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 il primo mese di incarico del nuovo Medico Competente Dr. Pesel, sono stati effettuati i sopralluoghi sanitari 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); tutto il personale è stato sottoposto a regolare sorveglianza sanitaria (anche nel 2018 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 30 novembre 2018 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. Giuliano Pesel (subentrato al Dott. Nicola Greco in data 01/07/2018) e gli RLS, Sigr.ri. Gianluca Franco, Marco Sosol e Maurizio Giacobbe.

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

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

Informativa su Sistema Qualità

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

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

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

Nel 2009 il Sistema di Gestione è stato esteso con la certificazione Ambientale in conformità alla norma UNI EN ISO 14001:2004, creando un Sistema di Gestione Integrato con la Qualità e recependo le novità introdotte anche dalla nuova UNI EN ISO 9001:2008.

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

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

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

Le aspettative e le esigenze del cliente o committente vengono messe al centro dei processi di indagine della customer satisfaction e del processo di miglioramento continuo.

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

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

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

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

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

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

Successivamente, nel mese di ottobre 2013, APT ha conseguito la certificazione integrata Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza.

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

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

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

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

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

Durante la visita annuale dell'anno 2018, svoltasi in data 25-26 ottobre, non è stata rilevata alcuna Non Conformità. La società di certificazione Ancis ha confermato il coinvolgimento diretto e la disponibilità dell'Alta Direzione e la professionalità di tutto il personale interessato.

Ciò attesta l'adeguatezza del Sistema di Gestione e soprattutto la partecipazione attiva dell'intera organizzazione aziendale, garantendo un andamento positivo anche dei processi più complessi e delicati, quali ad esempio quelli legati alla sicurezza sul lavoro.

Un impegno ancora maggiore sarà richiesto nella preparazione della visita annuale 2019, che risulta essere un Riesame triennale e prevede quindi un'analisi molto approfondita di tutti i processi interessati.

L'Azienda ha stabilito inoltre di procedere, nella medesima visita, a certificare la transizione alla nuova norma UNI ISO 45001:2018 sui Sistemi di gestione per la salute e sicurezza sul lavoro, in modo da rispettare con congruo anticipo la tempistica prevista (la transizione va effettuata entro tre anni dalla data di pubblicazione della norma, avvenuta a marzo 2018).

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

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

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

Applicazione D.Lgs. 231/2001

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tale elenco di reati è in continua evoluzione.

L'art. 7 del D.Lgs. 231/2001 prevede che, in caso di reato commesso dal soggetto sottoposto a direzione o vigilanza, "l'Ente è responsabile se la commissione del reato è stata resa possibile dall'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza". In ogni caso, è esclusa l'inosservanza degli obblighi di direzione o vigilanza se l'Ente, prima della commissione del reato, ha adottato ed efficacemente attuato un modello di organizzazione, gestione e controllo idoneo a prevenire reati della fattispecie di quello verificatosi.

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

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

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

- individuare le aree a rischio di commissione dei reati previsti dal D.Lgs. 231/2001;
- predisporre specifici protocolli, al fine di programmare la formazione e l'attuazione delle decisioni dell'Ente in relazione ai reati da prevenire;
- prevedere modalità di gestione delle risorse finanziarie idonee a impedire la commissione di detti reati;
- prescrivere obblighi di informazione nei confronti dell'organismo deputato a vigilare sul funzionamento e l'osservanza del modello;
- configurare un sistema disciplinare idoneo a sanzionare il mancato rispetto delle misure indicate nel modello.

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

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

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

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

Le sanzioni pecuniarie prevedono l'applicazione per quote in numero non inferiore a cento né superiore a mille e, considerando che l'importo di una quota va da un minimo di Euro 258 ad un massimo di Euro 1549, possono rappresentare un danno notevole per il bilancio di un'azienda, considerando che il tessuto produttivo nazionale è costituito per la maggior parte da piccole e medie imprese, la cui capacità finanziaria verrebbe facilmente compromessa.

Nell'ambito delle società che gestiscono servizi pubblici o che comunque operano quali fornitori di beni o servizi prevalentemente con la Pubblica Amministrazione hanno risvolti molto pesanti anche le sanzioni interdittive, in quanto il divieto di contrattare con la P.A. o l'esclusione da finanziamenti o contributi pregiudicano gravemente l'attività delle società stesse.

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

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

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

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

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

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

Nel mese di gennaio 2016 l'Organismo di Vigilanza è stato ampliato 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.

Nel corso del 2018 il Modello Organizzativo è stato completamente revisionato (Revisione 08, adottata dal Consiglio di Amministrazione in data 23 gennaio 2018), sia per necessità di aggiornamento rispetto alla normativa, sia per dare al documento una struttura maggiormente fruibile nella redazione e nella consultazione.

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, 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 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.

Successivamente il documento, in data 15.05.2018, è stato aggiornato con la nuova compagine societaria. A seguito dell'attuazione del piano di liquidazione della Provincia di Gorizia (D.G.R. Friuli Venezia Giulia 08 settembre 2017 n. 1696), infatti, la totalità delle azioni di proprietà dell'Ente è stata trasferita ai Comuni del territorio provinciale, in proporzione alla rispettiva popolazione residente, quale determinata dai risultati ufficiali dell'ultimo censimento generale della popolazione (anno 2011).

A breve è previsto un ulteriore aggiornamento del Modello, nello specifico per quanto riguarda la sezione che riporta il Piano delle misure organizzative per la prevenzione della corruzione e della trasparenza. Il Consiglio di Amministrazione ha infatti adottato il Piano nella seduta del 28 gennaio 2019, prevedendo al contempo di procedere ad un ulteriore aggiornamento dello stesso, in linea con le indicazioni del Piano Nazionale Anticorruzione 2019 – 2021.

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 2018 l'OdV ha ricevuto una segnalazione, alla quale ha fornito risposta dopo aver effettuato le opportune verifiche con la struttura aziendale.

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

Attività di ricerca e sviluppo

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

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

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

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

Nel corso dell'esercizio in chiusura la società ha deliberato un ulteriore finanziamento infruttifero alla collegata, per l'importo di € 212.500 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 € 327.792.

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 6.274, 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 72.000, che è relativo alle fatture da ricevere al 31.12.2018 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 1.632.972, 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 2018, 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 2018	Esercizio 2017	Variazione assoluta
verso imprese collegate	334.066	120.566	213.500
<i>Totale</i>	<i>334.066</i>	<i>120.566</i>	<i>213.500</i>

Debiti e finanziamenti passivi verso le consociate

Descrizione	Esercizio 2018	Esercizio 2017	Variazione assoluta
debiti verso imprese collegate	72.000	14.000	58.000
<i>Totale</i>	<i>72.000</i>	<i>14.000</i>	<i>58.000</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 della 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 incisivo 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. Ad un'analisi più approfondita della norma va però osservato che il pur nobile scopo di razionalizzare le partecipazioni possedute dalla Pubblica Amministrazione, nell'applicazione pratica di quanto previsto dal decreto, potrebbe contrastare con gli equilibri finanziari delle società stesse, potendo giungere all'obbligo di liquidazione di quote a volte difficilmente collocabili sul mercato e potenzialmente minando la sopravvivenza di alcune realtà societarie.

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 già citata Autorità di Regolazione dei Trasporti, prevista dall'art.37 del D.L. 201/2011 e concretamente realizzata nel 2012. 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. La tempistica di elaborazione di tali linee guida ha comportato che le metodologie in esse indicate siano talvolta difformi da quanto contenuto in procedure di gara già avviate nel periodo.

I contenuti della delibera 48 dell'ART sono confluiti nel D.L. 50/2017 (cd. Manovrina); oltre a quanto specificato, ulteriore rilevanza a 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, Veneto 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 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 rotaie" 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. Oltre a questa data, le uniche modalità di affidamento applicabili saranno quelle elencate.

Il periodo transitorio che sta per concludersi ha visto la pubblicazione di diversi bandi di gara a livello europeo, di diverse dimensioni, da una parte, mentre dall'altra si è assistito ad una contestuale riorganizzazione delle partecipazioni possedute dagli Enti territoriali utili a successivi affidamenti "in house".

Nelle pagine che seguono alleghiamo sintesi del 15° rapporto sulla mobilità urbana in Italia, documento redatto congiuntamente dalle associazioni di categoria ASSTRA, ANAV e AGENS, assieme all'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (ISFORT).

Lo studio è uno strumento utile per capire quali siano le abitudini degli italiani in tema di mobilità, quale sia la propensione all'utilizzo del mezzo pubblico e come si evolve la domanda di mobilità nel tempo. In particolare, questa edizione mette in risalto l'incremento della propensione all'utilizzo di mezzi non motorizzati (bicicletta o spostamenti a piedi) e l'aumento del tasso di mobilità sostenibile, che impone una riflessione nella pianificazione della mobilità, sia in ambito urbano che extraurbano.



15° Rapporto sulla mobilità degli italiani

[SINTESI]

Roma, 12 novembre 2018

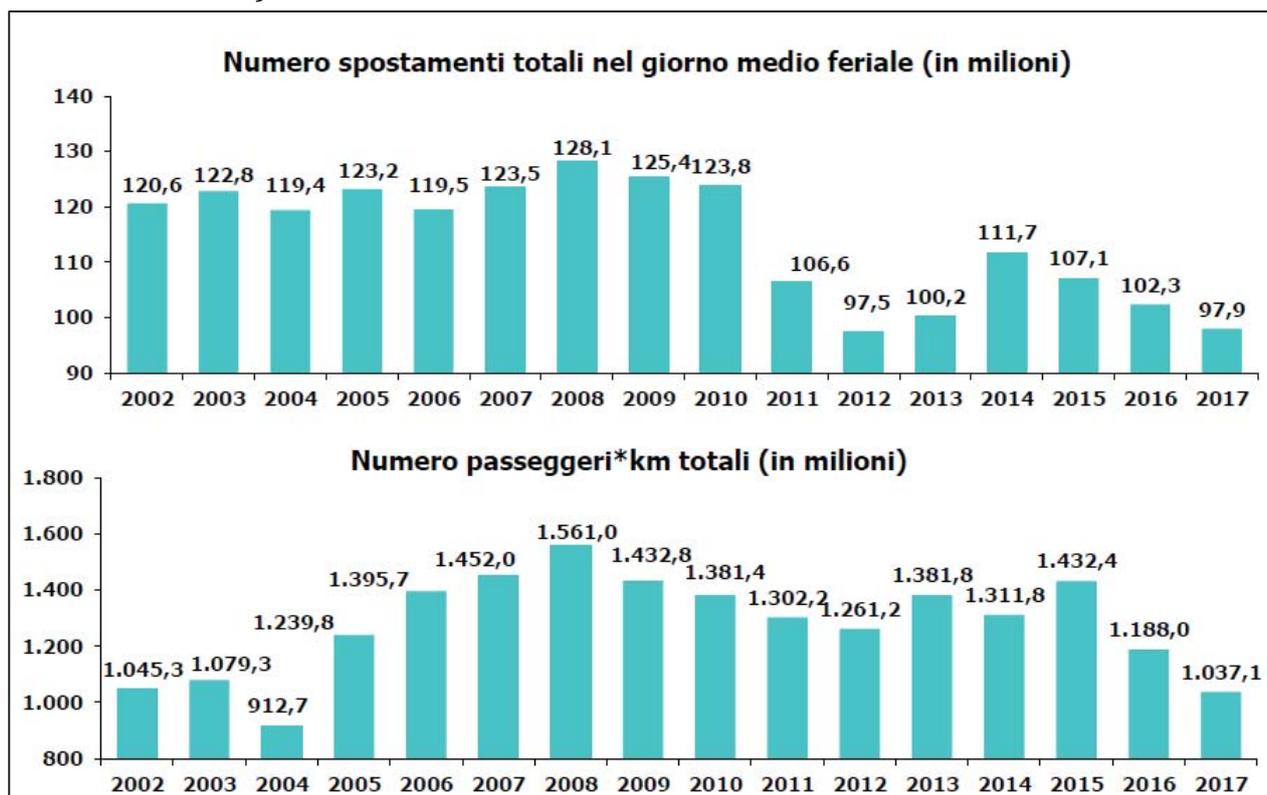
INDICE

1. Un nuovo modello di domanda.....	1
2. L'anno della mobilità attiva.....	4
3. Segnali di assestamento nel 2018.....	10
4. Più investimenti, più policy per la buona mobilità	11
5. La sfida dell'infomobilità.....	14
6. Il quadro ancora problematico su motorizzazione e sicurezza.....	16
7. L'ascesa irresistibile (e squilibrata) della sharing mobility	22
8. Il paradigma della "mobilità come servizio", tra aspettative e principi di realtà.....	25
9. Il focus sulla mobilità urbana	31
9.1. L'analisi condotta alla scala delle città.....	31
9.2. L'oggettività dei numeri: cresce ancora il parco auto	31
9.3. Qualità dell'aria e incidenti: ancora indicatori critici.....	33
9.4. I segnali in controtendenza sul fronte della "mobilità sostenibile"	36
9.5. Pochi passi in avanti sulla "qualità" delle politiche.....	36
9.6. L'Europa chiama	37
9.7. Le possibili azioni.....	39

1. Un nuovo modello di domanda

La domanda di mobilità degli italiani “cambia pelle”: si distribuisce di più tra i cittadini, si riorienta sulle ragioni del tempo libero, rilancia la scelta dei mezzi sostenibili. Ma non recupera (per ora) i volumi registrati all’inizio della profonda crisi economica iniziata ormai 10 anni fa (**Graf. 1**).

Graf. 1 - L’andamento della domanda di mobilità degli italiani 2002-2017 (valori assoluti)



Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

La tendenza 2017 sembra anzi essere quella di un’ulteriore non marginale contrazione: secondo le stime dell’Osservatorio “Audimob”¹ rispetto al 2016 gli spostamenti sono infatti diminuiti nel 2017 del -4,3% e i passeggeri*km (totale distanze percorse) del -12,7% (**Tab. 1**).

Il confronto con il 2008, anno di picco della domanda nella serie storica di Audimob, evidenzia poi una riduzione cumulata di quasi un quarto degli spostamenti e di circa un terzo dei passeggeri*km.

¹ L’Osservatorio “Audimob” di Isfort, attivo dal 2000, si basa su un’estesa indagine diretta, realizzata con sistema CATI (70%)-CAWI (30%) e alimentata nel 2017 da 12.200 interviste annue (stessa numerosità nel 2018). L’indagine interessa un campione stratificato (per sesso, per età e per regione) statisticamente significativo della popolazione italiana compresa fra 14 e 80 anni, e registra in modo dettagliato e sistematico tutti gli spostamenti effettuati dall’intervistato il giorno precedente l’intervista (*solo giorni feriali*), ad eccezione delle percorrenze a piedi inferiori a 5 minuti.

Tab. 1 - L'andamento della domanda di mobilità degli italiani 2002-2017 (variazioni %)

	2016-2017	2008-2017	2002-2017
Spostamenti totali in un giorno medio feriale	-4,3	-23,6	-18,8
Passeggeri*km totali in un giorno medio feriale	-12,7	-33,6	-0,1

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

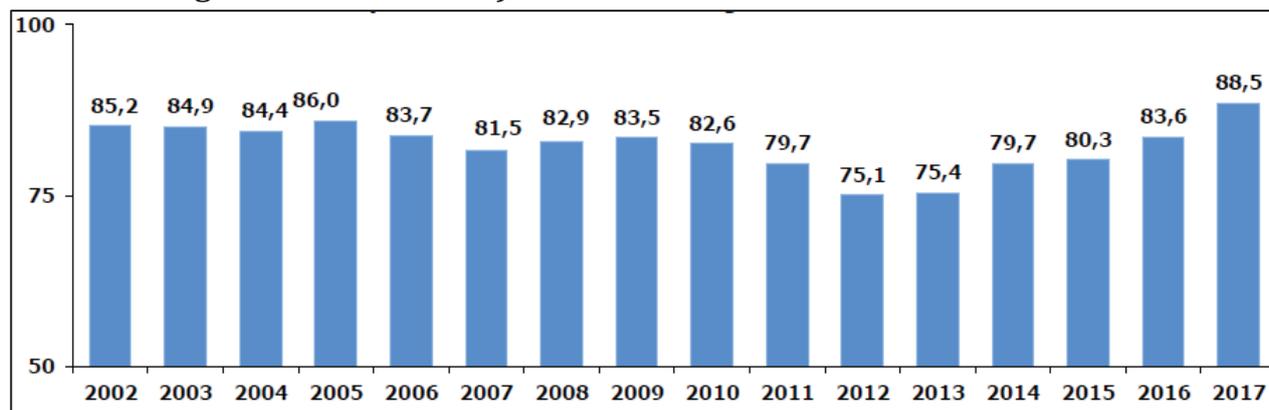
La fase di arretramento della domanda trova conferma:

- nella distanza media percorsa ogni giorno dai cittadini, che passa dai 28,8 km del 2016 ai 25,8 del 2017, il valore più basso dal 2004;
- nel tempo medio giornaliero destinato alla mobilità, che nello stesso anno scende dai 58 minuti del 2016 ai 48 minuti del 2017, il valore più basso dal 2001.

Se nel profilo quantitativo la mobilità degli italiani perde ancora slancio, come si è appena visto, il modello comportamentale sembra invece cambiare profondamente segno. Il processo che si fa strada può essere definito come crescente "distribuzione della domanda": aumenta la quota di cittadini che si muove nel corso della giornata, effettuando però in media meno spostamenti a testa, meno lunghi e di più breve durata.

In effetti il tasso di mobilità, ovvero la percentuale di cittadini che nel giorno medio feriale effettua almeno uno spostamento, è salito nel 2017 di ben cinque punti rispetto al 2016 (dall'83,6% all'88,5%) e segue un accentuato trend positivo dal 2012 (**Graf. 2**). Allo stesso tempo il numero di percorrenze pro-capite della popolazione mobile scende, passando dalle 2,5 del 2016 alle 2,3 del 2017; e in questo caso la linea calante parte dal 2007 (3,2) con un ritmo di contrazione molto pronunciato.

Graf. 2 - La dinamica del tasso di mobilità (% di persone che effettuano spostamenti nel giorno medio feriale)



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

Ulteriori indicatori puntellano il quadro di un'organizzazione più distribuita della domanda di mobilità nella popolazione, modello che già si andava delineando negli ultimi anni e nel 2017 appare in spiccato consolidamento.

Ad esempio, se si guarda alle motivazioni degli spostamenti, balza agli occhi l'impennata del peso del tempo libero (dal 34,8% del 2016 al 41,2% del 2017), a scapito soprattutto della componente più sistematica del lavoro e studio. Questa re-distribuzione è coerente con la parallela crescita del tasso di mobilità, di cui si è detto poco sopra; c'è una fascia di popolazione che torna a muoversi, a fare spostamenti e viaggi, uscendo da quell'attitudine al

rinserramento che, per volontà propria o per necessità, ne ha caratterizzato lo stile di vita - e i comportamenti di mobilità ad esso associati - negli anni passati, non a caso anni di profonda crisi economica e sociale. Ma il processo si svolge per linee di frammentazione e prossimità: pochi spostamenti nel corso della giornata, brevi, legati alla fruizione del tempo libero.

Quanto alla regolarità della domanda, la quota di mobilità che possiamo definire “non sistematica” (tipologia di spostamenti effettuati al massimo 1 o 2 volte a settimana) continua il graduale trend di crescita, attestandosi al 38,2% del totale contro il 37,5% del 2016 (nel 2001 pesavano per meno del 30%). Anche questa dinamica è coerente con la maggiore frammentazione e distribuzione della domanda che si coglie nello scorcio attuale.

L’altro tassello-chiave della dinamica in evoluzione che si sta cercando di interpretare riguarda la lunghezza degli spostamenti.

Nel 2017 è proseguito il processo di ricentraggio della domanda di mobilità nel perimetro della prossimità e del corto raggio. Si consolida quindi il (recente) trend di riduzione della lunghezza media degli spostamenti, dopo una lunga fase di crescita; si è infatti passati dai 9 km del 2001 alla punta di 13,8 km del 2013 per poi ridiscendere a 10,6 km nel 2017. Per effetto di questa dinamica, il peso della mobilità di corto raggio (a vocazione urbana), già di per sé preponderante, è ulteriormente cresciuto negli ultimi anni (**Tab. 2**): i tragitti inferiori ai 10 km sono saliti dal 67,3% del totale nel 2015 al 76,4% nel 2017 a scapito sia del medio raggio (10-50km) scesi nello stesso periodo dal 29,9% al 21,3%, sia della lunga distanza (oltre 50km) sempre attestata su quote residuali della domanda (dal 2,8% del 2015 al 2,3% del 2017).

Da sottolineare che anche in termini di distanze coperte (passeggeri*km), il raggio “locale” (fino a 50 km) assorbe circa il 70% della domanda.

Tab. 2 - La distribuzione della domanda di mobilità per fasce di lunghezza degli spostamenti (valori %)

	Spostamenti			Passeggeri*km		
	2017	2016	2001	2017	2016	2001
Prossimità (fino a 2 km)	34,7	27,6	38,6	4,2	3,3	5,7
Scala urbana (2-10 km)	41,8	46,0	42,5	23,1	23,1	27,5
Medio raggio (10-50 km)	21,3	23,5	17,1	43,3	45,3	42,1
Lunga distanza (oltre 50 km)	2,3	2,9	1,8	29,4	28,3	24,7
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

2. L'anno della mobilità attiva

La scelta dei mezzi di trasporto da utilizzare definisce un tratto discriminante dello “stile di mobilità” del cittadino e, al contempo, determina l’impatto dei costi esterni di cui dovrà farsi carico la collettività (costi di congestione, inquinamento, incidentalità, vivibilità dello spazio pubblico). E’ quindi naturale che sulla stima della ripartizione modale si accendano in modo particolare i riflettori di amministratori, di operatori e, in misura crescente, di cittadini, individualmente o attraverso gruppi di pressione.

Qual è dunque, e come è cambiato, il quadro delle preferenze che emerge dalle rilevazioni dell’Osservatorio “Audimob”? In termini di variazioni il dato centrale registrato nel 2017 è la crescita prepotente della c.d. “mobilità attiva” (non motorizzata) (**Tab. 3**); infatti, gli spostamenti a piedi sono balzati dal 17,1% del totale nel 2016 al 22,5% nel 2017, così come la quota modale della bicicletta ha superato per la prima volta il 5% (5,1%, quasi due punti in più rispetto al 2016).

Tab. 3 – La distribuzione di tutti gli spostamenti per mezzi di trasporto utilizzati (valori %)

	2017	2016	2008	2001
Piedi	22,3	17,1	17,5	23,1
Bici	5,2	3,3	3,6	3,8
Moto	3,0	3,0	4,5	5,7
Auto	58,6	65,3	63,9	57,5
<i>di cui come passeggero</i>	<i>12,3</i>	<i>8,5</i>	<i>7,6</i>	<i>8,0</i>
Trasporto pubblico	7,0	6,6	6,1	7,8
Combinazioni di mezzi (e altro)	3,9	4,6	4,5	2,3
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Il trasporto pubblico nel suo insieme (autobus urbani e di lunga percorrenza, treni, metro, tram, sharing mobility ecc.) ha registrato un leggero incremento passando dal 6,6% del 2016 al 7% del 2017. A questa quota si devono tuttavia aggiungere quasi il 4% di spostamenti intermodali, che nella quasi totalità implicano l’utilizzazione di un mezzo di trasporto pubblico.

E’ opportuna una breve sottolineatura del dato relativo all’intermodalità, in ripiegamento (dal 4,6% del totale nel 2016 al 3,9% nel 2017), dopo anni di crescita costante e pronunciata (2,3% nel 2001). L’opzione intermodale rappresenta un fattore cardine per una migliore e più razionale organizzazione del trasporto, sia a livello di sistema che rispetto alle scelte individuali. Alla disponibilità da parte dei cittadini di utilizzare più di un mezzo di trasporto per raggiungere la propria destinazione si associano infatti le prospettive di sviluppo del paradigma della “mobilità come servizio” e la maggiore diffusione dell’infomobilità, aspetti su cui si tornerà più avanti. La battuta d’arresto registrata nel 2017 della mobilità di scambio, a fronte peraltro di una quota di partenza ancora marginale, rappresenta quindi un punto critico di attenzione per le politiche di settore, in relazione sia alla diffusione delle infrastrutture necessarie per rendere possibile lo scambio modale (parcheggi ecc.), sia al

miglioramento dei servizi (infomobilità, agevolazioni tariffarie, sincronizzazioni orarie tra mezzi del trasporto pubblico e così via).

Quanto alle tipologie di combinazioni multimodali, nel 2017 si conferma la larga prevalenza dello scambio tra un mezzo pubblico e l'auto come passeggero (50% del peso totale), seguito allo stesso livello (entrambi a circa il 20%) dallo scambio tra due o più mezzi pubblici e dalle combinazioni tra mezzo pubblico e mezzo privato (escluso l'auto come passeggero).

L'impennata della mobilità attiva ha drenato domanda soddisfatta soprattutto all'auto, incrinandone il tradizionale "quasi monopolio" nelle preferenze degli italiani. Infatti la quota modale delle "quattro ruote" scende nel 2017 al 58,6% dal 65,3% del 2016 (quasi 7 punti in meno), riallineandosi ai valori di inizio millennio. E' inoltre da sottolineare che la percentuale dei viaggi in auto come passeggero sale al 12,3% dall'8,5% del 2016. Lo scorso anno quindi gli italiani sono andati di meno in automobile e più spesso lo hanno fatto come passeggeri e non come guidatori, un segnale indubbiamente molto positivo di razionalizzazione dell'uso del veicolo privato (una sorta di "car pooling auto-organizzato").

Considerando ora i soli spostamenti motorizzati, il peso del trasporto pubblico è salito nel 2017 al 14,2% dal 13,4% del 2016 (**Tab. 4**). Va detto che negli ultimi anni il trasporto pubblico ha mostrato segnali di ripresa consolidando il proprio modal split nel segmento maggioritario della mobilità motorizzata: nel 2015 esso si attestava all'11,7%, ovvero 2,5 punti in meno rispetto al 2017.

Tab. 4 - La distribuzione degli spostamenti motorizzati (esclusi a piedi e in bicicletta) per mezzi di trasporto utilizzati (valori %)

	2017	2016	2015	2008
Auto	81,6	82,8	83,8	81,4
Moto	4,2	3,7	4,5	5,7
Mezzi pubblici	14,2	13,4	11,7	12,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

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

Vanno dunque registrati segnali molteplici di cambiamento di rotta nella scelta dei mezzi di trasporto dei cittadini: decolla la mobilità attiva, sia pedonale che ciclistica, dopo anni di reiterate perdite di posizione, cresce il car pooling auto-organizzato, si allarga gradualmente il mercato del trasporto pubblico, esplose la sharing mobility pur se con un'incidenza in assoluto ancora poco significativa².

Nel riprendere e sottolineare questi segnali, non bisogna tuttavia nascondere che il quadro generale resta fortemente squilibrato:

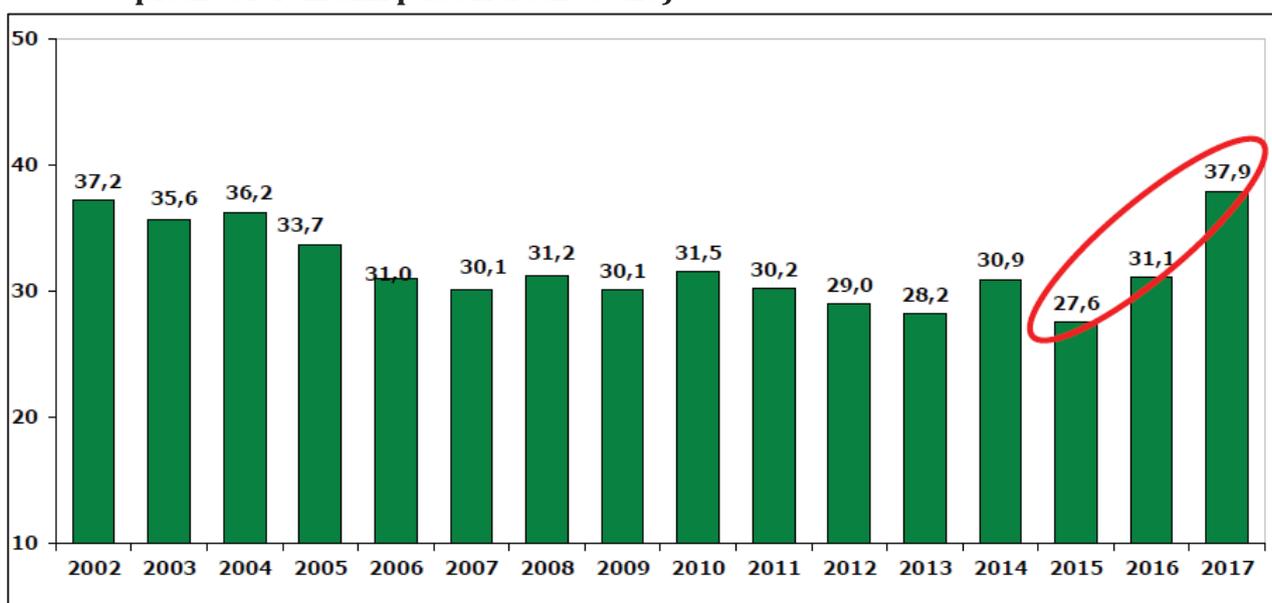
- da un lato – come è stato poco sopra sottolineato – perché in termini di passeggeri*km la mobilità privata mantiene quasi intatta negli ultimi anni la posizione strutturalmente dominante acquisita da lungo tempo;
- e dall'altro lato, simmetricamente si potrebbe dire, perché nel suo complesso il peso della mobilità sostenibile resta minoritario.

² Ad esempio, partendo dai dati dell'ultimo Rapporto di settore dell'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility (aggiornamenti al 2017) si può stimare che i noleggi medi giornalieri del car sharing e dello scooter sharing ammontano a circa 23.000, a fronte dei circa 100 milioni di spostamenti complessivi degli italiani nel giorno medio feriale stimati da Audimob (vedi Graf. 1).

Infatti, la quota di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità) si è attestata nel 2017 a circa il 38% del totale, in forte recupero nell'ultimo biennio, ma in linea con la performance registrata ad inizio millennio (**Graf. 3**). Per consolidare il risultato ottenuto e, auspicabilmente, avanzare nel percorso accidentato del riequilibrio modale, le politiche pubbliche centrali e locali per la mobilità sostenibile hanno dunque bisogno di ulteriore spinta e continuità, nelle aree urbane come nei territori diffusi del Paese.

Il tasso di mobilità sostenibile non è omogeneo sul territorio nazionale. Il Nord-Ovest presidia, sotto questo profilo, una posizione di eccellenza: l'indice è di quasi dieci punti superiore al valore espresso dalle regioni del Centro e di oltre otto punti superiore a quello del Sud. E nel 2017 le regioni nord-occidentali hanno abbondantemente superato il livello del 2001 (dal 39,1% al 43,7%), mentre nelle regioni meridionali la crescita del 2017 non è stata sufficiente a recuperare interamente la soglia di inizio millennio. Anche il Nord-Est evidenzia un positivo dinamismo del tasso di mobilità sostenibile (dal 35,2% del 2001 al 38,6% del 2017). Questi dati sembrerebbero indicare che nelle regioni settentrionali le politiche di riequilibrio modale implementate alle diverse scale territoriali stanno producendo risultati più robusti rispetto al resto del Paese.

Graf. 3 - La dinamica del tasso di mobilità sostenibile (% di spostamenti a piedi+bici+mezzi pubblici sul totale)



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

La ripartizione modale è, come ovvio, marcatamente differenziata tra mobilità urbana ed extra-urbana.

La componente degli spostamenti non motorizzati è molto rilevante in ambito urbano (**Tab. 5**), sfiorando complessivamente il 40% del totale (38,6%), in forte crescita rispetto al 2016 (31,6%); da evidenziare il cospicuo contributo della bicicletta che nelle percorrenze dentro il perimetro comunale arriva al 7% del totale. Viceversa l'auto riduce in misura significativa il proprio peso arrestandosi poco sopra la soglia psicologica del 50%. Quanto al trasporto pubblico, lo share modale è di poco inferiore al 10% in totale, ma supera il 15% se si considerano i soli spostamenti motorizzati.

Il profilo dei mezzi di trasporto utilizzati cambia profondamente per la mobilità extra-urbana (**Tab. 6**). La mobilità non motorizzata soddisfa solo il 2,9% dei viaggi (essenzialmente in

bicicletta), valore comunque quasi triplo rispetto al 2016, mentre torna prepotente la centralità assoluta dell'automobile come opzione privilegiata di trasporto, la cui quota modale è all'84,8% (appena un punto e mezzo meno rispetto al 2016).

Tab. 5 - La distribuzione degli spostamenti urbani per modo di trasporto utilizzato (valori %)

	2017	2016	2008
Piedi	31,5	26,9	27,6
Bici	7,1	4,7	5,2
Mezzi privati (auto e moto)	52,1	59,1	58,8
Mezzi pubblici	9,3	9,3	8,4
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Quota mezzi pubblici sui soli spostamenti motorizzati	15,2	13,6	12,6

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

Tab. 6 - La distribuzione degli spostamenti extra-urbani per modo di trasporto utilizzato (valori %)

	2017	2016	2008
Piedi e bici	2,9	1,0	1,3
Mezzi privati (auto e moto)	84,8	86,3	85,8
Mezzi pubblici	12,3	12,7	12,9
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Quota mezzi pubblici sui soli spostamenti motorizzati	12,6	12,8	12,6

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

La scelta dei mezzi di trasporto tende a segmentarsi significativamente su base territoriale.

Rispetto alla circoscrizione territoriale di residenza degli intervistati (**Tab. 7**), i mezzi pubblici esibiscono quote modali più elevate nelle regioni del Nord Ovest (12,8%) e in quelle del Centro (12,4%), dove il peso delle grandi aree metropolitane è molto incidente, mentre valori più bassi di circa un terzo si osservano nel Nord Est e nel Mezzogiorno. Differenziali molto alti caratterizzano l'uso della bicicletta, con uno share attorno all'8% al Nord e meno della metà al Centro-Sud. La scelta dell'auto è in misura apprezzabile più bassa nel Nord-Ovest (54,2%) nel confronto con il resto del Paese (attorno o sopra il 60%). Infine, gli spostamenti a piedi sembrano essere un po' più diffusi al Sud, soprattutto rispetto alle regioni del Centro Italia (ma i gap non sono così ampi).

L'altra linea forte di segmentazione territoriale è costituita dall'ampiezza dei comuni di residenza. Qui i divari sono molto più pronunciati. Nel 2017 il tasso di mobilità ha agganciato l'asticella del 50% nelle grandi città, mentre resta ancora (seppure di poco) sotto la soglia del 30% nei comuni minori con meno di 10mila abitanti. In posizione intermedia, ma con valori più vicini a quello dei piccoli centri, i comuni con popolazione tra i 10mila e i 250mila abitanti. La forbice tra gli indici più alti (aree metropolitane) e gli indici più bassi (centri minori) si allarga in misura corposa se il termine di raffronto è di lungo periodo (2001),

mentre si riduce – di nuovo in modo significativo – se il termine di raffronto è congiunturale (2016). In particolare, tra il 2016 e il 2017 i piccoli comuni recuperano circa sei punti nel tasso di mobilità sostenibile e ancora più forte è il recupero sperimentato dai comuni 10-50mila abitanti (quasi dieci punti); mentre nelle grandi città l'incremento è solo di due punti percentuali (partendo tuttavia, non va dimenticato, da una base molto più alta).

Tab. 7 – La distribuzione degli spostamenti totali per mezzi di trasporto utilizzati e circoscrizione di residenza degli intervistati (valori %)

	Nord Ovest	Nord Est	Centro	Sud e Isole	Totale
A piedi	22,6	22,3	18,2	24,6	22,3
In bicicletta	8,3	7,8	3,6	2,7	5,3
Moto/Motociclo	2,4	2,2	5,8	2,3	3,0
Auto	54,2	59,1	60,3	62,1	59,1
Mezzo pubblico	12,8	8,5	12,4	8,1	10,3
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

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

Tab. 8 – La distribuzione degli spostamenti totali per mezzi di trasporto utilizzati e numero di abitanti del comune di residenza degli intervistati (valori %)

	Fino a 10 mila	10-50 mila	50-250 mila	Oltre 250 mila	Totale
A piedi	19,3	23,7	20,8	25,0	22,3
In bicicletta	4,9	5,5	6,3	4,4	5,3
Moto/Motociclo	1,7	2,3	2,7	5,9	3,0
Auto	68,8	61,1	60,4	44,7	59,1
Mezzo pubblico	4,8	7,1	9,8	21,1	10,3
<i>Totale</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>

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

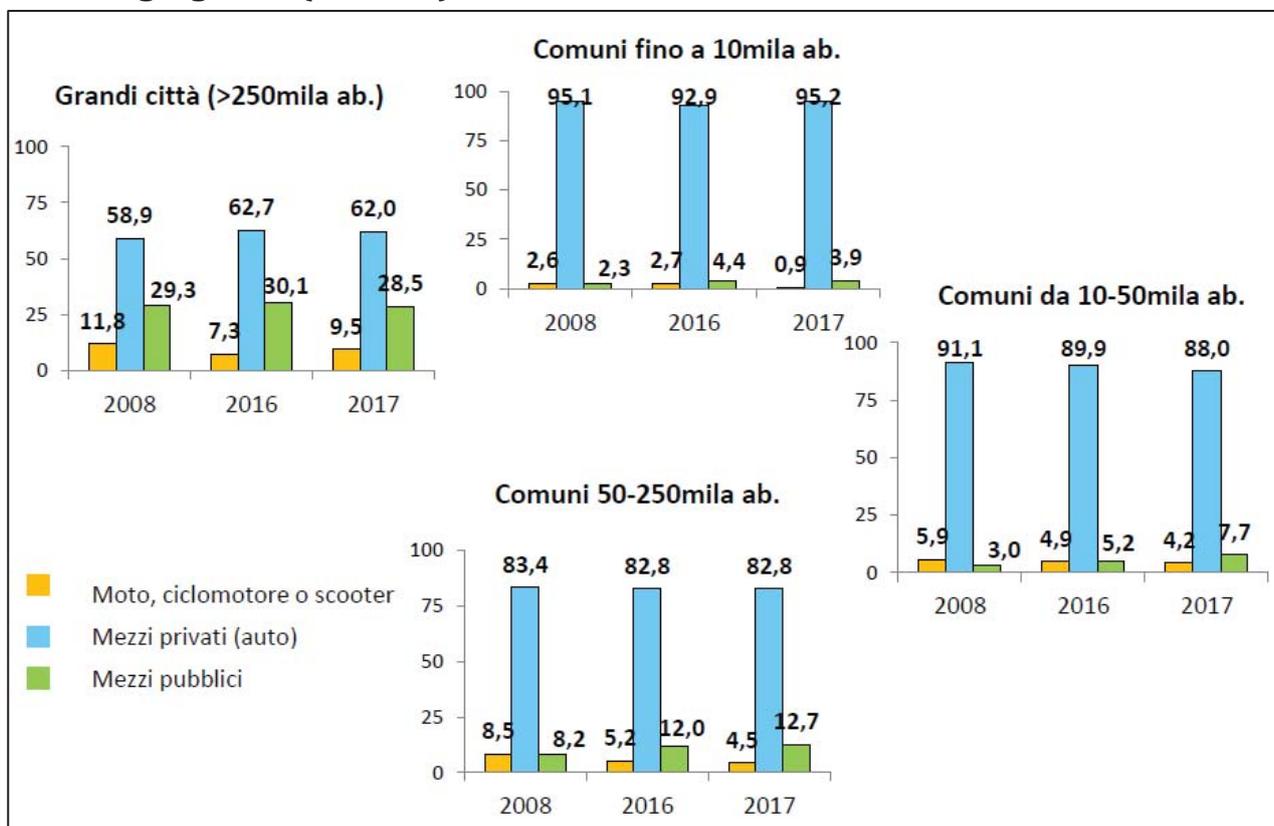
Un focus specifico, particolarmente rilevante ai fini del monitoraggio della domanda e delle possibili policy di riequilibrio modale, riguarda l'andamento degli spostamenti urbani motorizzati. E' attraverso questo indicatore infatti che emerge con più forza il differenziale d'uso del mezzo pubblico tra grandi città da un lato e resto del Paese dall'altro. Come si può osservare nel **Graf. 4** infatti, nelle grandi città la quota modale (motorizzata) della mobilità collettiva veleggia attorno al 30%, in leggero calo nel 2017 (28,5%), mentre nei comuni minori, con popolazione fino a 10mila abitanti, il peso del mezzo pubblico non supera il 4%; e anche nei comuni delle fasce intermedie (tra 10mila e 250mila abitanti) non si supera mai la soglia del 15% (ovvero la metà dello share del trasporto pubblico nelle grandi città).

Questi enormi divari pongono problemi seri su come organizzare in modo ottimale il trasporto pubblico (copertura dei bisogni della domanda in modo economicamente sostenibile) su tutto il territorio nazionale, dalle aree urbane dense fino alle aree interne meno popolate e più disperse.

D'altra parte, pur a fronte degli intensi processi di urbanizzazione che caratterizzano gli scenari globali e interessano anche il nostro Paese, la distribuzione demografica sul

territorio presenta ancora in Italia marcati caratteri diffusivi: le città con oltre 250.000 abitanti assorbono non più del 15% della popolazione totale, quota che si alza al 30% sommando tutte le città metropolitane. Circa 2 italiani su 3 vivono invece in comuni con meno di 50mila abitanti, ricadenti o meno nelle aree metropolitane.

Graf. 4 - La distribuzione degli spostamenti urbani motorizzati per circoscrizione geografica (valori %)



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

D'altra parte, pur a fronte degli intensi processi di urbanizzazione che caratterizzano gli scenari globali e interessano anche il nostro Paese, resta il fatto che in Italia le città con oltre 250.000 abitanti assorbono non più del 15% della popolazione totale, percentuale che raddoppia sommando tutti i comuni delle città metropolitane. Circa 2 italiani su 3 vivono invece in comuni con meno di 50mila abitanti, ricadenti o meno nelle aree metropolitane; e questi cittadini si muovono pochissimo con i mezzi pubblici anche quando devono spostarsi verso i poli maggiori.

3. Segnali di assestamento nel 2018

L'indagine "Audimob" svolta nel primo semestre del 2018 fornisce alcune prime indicazioni sulle tendenze dell'anno in corso, indicazioni che devono tuttavia essere valutate con molta cautela a causa soprattutto della diversa stagionalità delle due survey programmate (maggio-giugno la prima, settembre novembre la seconda)³.

In ogni caso, rispetto alla domanda di mobilità i primi dati 2018 evidenziano che il tasso di mobilità si riassetta su livelli più vicini al 2016, attorno all'85%, dopo la fortissima impennata del 2017. Allo stesso tempo cresce significativamente il numero medio di spostamenti giornalieri della popolazione mobile (attorno a 2,6). Seppure l'effetto stagionale determinerà presumibilmente nella rilevazione autunno-inverno un calo fisiologico degli spostamenti medi giornalieri, tuttavia si può prevedere che la domanda di mobilità chiuda l'anno con un segno positivo dei volumi complessivi (in termini sia di spostamenti che di passeggeri*km) interrompendo il trend di contrazione che persiste dal 2014.

Per ciò che riguarda invece la ripartizione modale, i dati della prima survey 2018 indicano una ulteriore crescita del peso della mobilità attiva di circa un punto e mezzo rispetto al 2017 (spostamenti a piedi attorno al 23%, in bicicletta al 6%). Aumenta anche lo share della moto (dal 3% al 4%), mentre è stabile il trasporto pubblico attorno all'11%. L'auto perde ulteriore peso, attorno al 2,5%. Va però detto che nella seconda parte dell'anno è fisiologico un calo della mobilità "all'aria aperta" (piedi, bici, moto) a vantaggio dei mezzi di trasporto coperti. L'aspettativa è quindi che la ripartizione modale del 2018 sarà complessivamente in linea con quella del 2017.

In sintesi si può quindi dire che il 2018 va profilandosi come un anno di positivo assestamento del nuovo modello di mobilità degli italiani (**Tav. 1**). Da un lato, a fronte di una probabile ripresa quantitativa della domanda il processo di "distribuzione" della mobilità – che si è già spinto molto in avanti nel 2017 – tenderà a rincarare; dall'altro lato il ri-orientamento delle scelte modali dei cittadini a favore dei mezzi a minore impatto (mobilità attiva e mobilità collettiva) si conferma in pieno, in un quadro dove comunque l'opzione auto resta decisamente maggioritaria, attestando quindi il segno di un cambiamento che sembra essere meno effimero rispetto ad altre fasi.

Tav. 1 - Le tendenze prevedibili della mobilità degli italiani nel 2018

Indicatori di domanda		Ripartizione modale	
Tasso di mobilità	<i>In diminuzione</i>	Quota spostamenti a piedi	<i>Stabile/In leggera crescita</i>
Numero medio spostamenti pro-capite	<i>In crescita</i>	Quota spostamenti in bicicletta	<i>Stabile/In leggera crescita</i>
Volume complessivo di domanda	<i>In (leggera) crescita</i>	Quota spostamenti con mezzi pubblici	<i>Stabile/In leggera crescita</i>
		Quota spostamenti con mezzi privati	<i>In leggera diminuzione</i>

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

³ C'è una disomogeneità anche nel numero di interviste: 4.000 per la prima survey, 8.200 nella seconda che abbraccia un periodo di rilevazione più lungo. Si mantiene invece la stessa stratificazione del campione e la stessa ripartizione di interviste tra rilevazione CATI (70%) e rilevazione CAWI (30%). Infine è da ricordare che le elaborazioni della prima survey sono effettuate su dati campionari, mentre l'elaborazione complessiva sulle 12.200 interviste è effettuata con dati ponderati sulla popolazione dell'universo di riferimento.

4. Più investimenti, più policy per la buona mobilità

Gli italiani vogliono scommettere sulla mobilità sostenibile, chiedendo più investimenti per rendere competitive le soluzioni alternative all'auto, in particolare per il trasporto pubblico, e più determinazione nella messa in campo di misure che favoriscano il riequilibrio modale e la vivibilità delle città. Questo in sintesi quanto emerge dallo specifico focus di indagine condotto nel 2018 sul tema della valutazione delle politiche di mobilità sostenibile.

Sono opinioni che prendono forma nonostante il quadro di crescente valutazione critica dei cittadini sui mezzi di trasporto utilizzati. Infatti, gli indici di soddisfazione espressa segnano un arretramento generalizzato nel 2017 sia per i vettori collettivi, sia per quelli individuali. Si sta quindi alzando la soglia delle aspettative dei cittadini per avere buone soluzioni di mobilità, quale che sia il mezzo scelto per spostarsi.

Le distanze restano comunque ampie, a vantaggio della mobilità individuale: in particolare l'automobile, che pure nel 2017 ha sperimentato (come si è visto) una certa erosione della propria quota di mercato, è l'unico mezzo che si mantiene sopra la soglia dell'8 come voto medio⁴ e con il 93,7% degli utenti soddisfatti. Dalle parti della mobilità collettiva, la percentuale di utenti soddisfatti è di poco inferiore al 65% per l'autobus urbano e il treno locale, e del 75% per l'autobus di lunga percorrenza e la metropolitana. Proprio la metropolitana, che nelle non molte città dove è presente viene tradizionalmente apprezzata per le prestazioni di velocità e regolarità, registra il calo più consistente dell'indice di soddisfazione.

Benché i divari di soddisfazione tra mezzi individuali e mezzi collettivi non si riducano, la propensione al cambio modale degli italiani resta alta, ancorché in diminuzione tra il 2015 e il 2017 (**Tab. 9**). Circa un intervistato su tre vorrebbe aumentare l'uso dei mezzi pubblici, e quasi quattro su dieci l'uso della bicicletta (ma solo tre su dieci nelle grandi città, dove evidentemente i problemi di smog e di sicurezza sono maggiormente avvertiti); l'automobile registra invece, oltre un terzo di "desideri" opposti, ovvero che possa essere lasciata in garage qualche volta di più. Da sottolineare comunque che la percentuale di cittadini propensa ad aumentare l'uso dell'auto è salita dal 7,6% del 2015 all'11,5% del 2017; restano percentuali piccole, ma segnalano – associate agli indici di soddisfazione in calo per i mezzi pubblici – il rischio che l'atteggiamento più esigente dei cittadini verso le buone soluzioni di mobilità possa tradursi in un uso più intensivo dell'auto.

Tab. 9 – La propensione al cambio modale dei cittadini (valori %)

	Totale		Grandi città	
	2017	2015	2017	2015
Auto	11,5	7,6	10,6	8,3
Mezzi pubblici	32,3	34,4	32,6	41,3
Bicicletta	38,8	28,9	29,2	27,4
Auto	34,0	32,2	32,8	31,4
Mezzi pubblici	9,4	4,3	10,6	7,0
Bicicletta	3,4	1,0	3,9	1,1

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

⁴ Il voto si riferisce complessivamente all'uso del mezzo nei tre mesi precedenti l'intervista.

Nell'indagine Audimob 2018 è stato chiesto al campione di intervistati un'opinione sui mezzi alternativi all'automobile e sull'opportunità di sostenerli con investimenti pubblici. Come si può vedere dalla **Tab. 10** le risposte ottenute sono largamente favorevoli, superando praticamente per tutte le soluzioni proposte le valutazioni di segno positivo raccolte dalla stessa indagine condotta nel 2016. Soprattutto il trasporto pubblico dovrebbe essere promosso con risorse pubbliche: l'85% degli intervistati esprime questa opinione (84% nel 2016). Seguono la bicicletta (76%), anche nella versione bike sharing (61%), e più staccati, ma con percentuali comunque superiori al 50%, il car sharing e il car pooling. Chiude la graduatoria il taxi indicato comunque dal 41% del campione meritevole di incentivo pubblico.

Da sottolineare poi che tra il 2016 e il 2018 tutta la filiera della sharing mobility guadagna importanti consensi, per effetto con tutta probabilità di una conoscenza (e talora sperimentazione) che solo due anni fa era molto più bassa.

Tab. 10 – “In generale per gli spostamenti abituali, Lei pensa che i seguenti mezzi siano alternativi all'automobile e si dovrebbero incentivare con investimenti pubblici e politiche di sostegno?” (valori % delle risposte affermative)

	<i>Indagine 2018</i>	<i>Indagine 2016</i>	<i>Differenza quota % 2016-2018</i>
Trasporto pubblico	85	84	+1
Bicicletta	76	77	-1
Bike sharing	61	53	+8
Car sharing	57	42	+15
Car pooling	55	37	+18
Taxi	41	26	+15

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

L'atteggiamento molto positivo dei cittadini verso la mobilità sostenibile si legge anche nelle risposte relative alle politiche da attivare per ridurre l'inquinamento nelle città. Come si può leggere il consenso alle diversificate misure sottoposte a valutazione è amplissimo, sempre superiore al 50% con la sola eccezione - non irrilevante a dire il vero - della tariffazione della sosta (**Tab. 11**).

L'opzione per il trasporto pubblico si conferma nettamente come la scelta preferenziale dei cittadini: il 94% degli intervistati considera utile “potenziare e migliorare i servizi di trasporto pubblico” e di questi oltre la metà (57% del totale) valuta questa azione “assolutamente prioritaria”. Solo per il 6% degli intervistati si tratta di una misura poco o per niente utile. L'altra politica di agevolazione all'uso del mezzo pubblico, ovvero lo sviluppo di itinerari preferenziali per gli autobus finalizzati ad incrementarne velocità e regolarità, si colloca al secondo posto tra gli interventi sottoposti a valutazione con l'89% di indicazioni di utilità, di cui il 46% di “assolutamente prioritario”.

A seguire, dopo il sostegno al trasporto pubblico, i cittadini valutano come misure più efficaci nella lotta all'inquinamento l'incentivo all'uso delle auto elettriche (per il 45% degli intervistati è assolutamente prioritario) e, a ruota, le infrastrutture per la ciclabilità (piste ciclabili, stalli di sosta). Un po' più distanti, ma sempre nettamente in zona positiva, le altre misure legate alla moderazione della velocità e a alla sicurezza (76% di indicazioni di utilità di cui il 28% con assoluta priorità), all'estensione di Ztl e zone pedonali (praticamente gli stessi valori), al divieto di carico/scarico merci negli orari di punta (74% di indicazioni di utilità).

Tab. 11 – “Quali tra le seguenti misure nei trasporti sono necessarie per ridurre l’inquinamento nelle città?” (valori %)

	Prioritario o utile (a)	di cui prioritario	Poco o per niente utile (b)	Totale (a+b)
Potenziare e migliorare i servizi di trasporto pubblico	94	57	6	100
Aumentare la protezione e “preferenziazione” delle linee di trasporto pubblico , in modo da aumentarne velocità e regolarità	89	43	11	100
Incentivare l’uso di auto elettriche o a basse emissioni	88	45	11	100
Realizzare una rete di piste ed itinerari ciclabili integrati e sicuri, e aumentare gli stalli di sosta per le biciclette	88	44	12	100
Estendere le aree a traffico moderato (Zone a 30 Km/h) e realizzare interventi per la sicurezza stradale	76	28	24	100
Estendere le aree pedonali e le zone a traffico limitato (Ztl) , sia in centro che in periferia	76	27	23	100
Vietare la circolazione di veicoli, il carico e lo scarico merci nelle fasce orarie di picco del traffico mattutine e pomeridiane	74	28	26	100
Sviluppare sull’intero territorio cittadino o servizi di mobilità condivisa (car sharing, bike sharing, car pooling)	73	22	26	100
Realizzare un sistema di zone con accesso a pagamento , con l’obiettivo di ridurre drasticamente il traffico e le emissioni inquinanti	70	24	30	100
Aumentare il numero e le tariffe dei parcheggi a pagamento nelle zone più centrali	47	13	52	100

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Resta invece la contrarietà alle misure di pricing, sia relative all’accesso a pagamento in alcune zone della città, sia soprattutto – come si accennava – relative alla tariffazione della sosta. Si tratta in questo caso di uno strumento di policy fondamentale per il governo dello spazio pubblico, come d’altra parte è attestato dalla crescente diffusione delle misure di park pricing nelle nostre città, a cui è ben difficile che le Amministrazioni possano rinunciare o attenuare se al tempo stesso si vuole disincentivare l’uso dei mezzi privati.

5. La sfida dell'infomobilità

L'indagine Audimob 2018 ha dedicato la sezione conclusiva del questionario all'esplorazione del rapporto tra cittadini e uso delle tecnologie digitali applicate al trasporto pubblico.

E' stato chiesto innanzitutto se i dispositivi digitali di questo tipo vengono utilizzati e in che misura (**Tab. 12**). Il 15% degli intervistati dichiara di fare ricorso con una certa frequenza (almeno una volta al mese) ad app o siti internet per organizzare il viaggio con i mezzi pubblici, ovvero per informarsi, scegliere il mezzo e l'orario, prenotare, pagare: è un segmento minoritario, ma non marginale, a cui si aggiunge un ulteriore 23% di cittadini che ne fa un uso più saltuario (meno di una volta al mese).

La diffusione delle applicazioni digitali per la mobilità è molto variabile, come ci si poteva attendere, rispetto all'età dei cittadini; nelle fasce più giovani (fino a 29 anni) il ricorso frequente è oltre il doppio della media (34%), mentre negli over 64 la percentuale crolla al 4%. Ugualmente il valore è decisamente più alto tra chi abita nelle grandi città (24%), rispetto a chi abita nei comuni più piccoli (11%).

Tab. 12 - *“Per suoi spostamenti con i mezzi pubblici (bus, treno ecc.) ha mai utilizzato nell'ultimo anno le nuove tecnologie digitali (app per il telefonino, siti internet ecc.), ad esempio per scegliere quale mezzo utilizzare e in quale orario, per fare prenotazioni, per fare pagamenti, per avere informazioni durante il viaggio ecc.?” (valori %)*

	<i>Totale</i>	14-29 anni	30-45 anni	46-64 anni	Oltre 64 anni
Si, piuttosto spesso (almeno una volta al mese)	15	34	16	13	4
Si, occasionalmente (meno di una volta al mese)	23	31	28	25	11
No	62	35	55	62	85
<i>Totale</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Chi ha utilizzato i servizi di infomobilità apprezza in generale tutte le tipologie di vantaggi che essi promettono (**Tab. 13**); in scala da 1 a 5 nessuno di questi vantaggi sottoposti a giudizio degli intervistati raccoglie un punteggio medio inferiore a 3,5 (a fronte di un valore mediano di 2,5). In particolare, le opportunità migliori offerte dai servizi riguardano, nell'opinione degli utenti, la filiera dell'informazione (punteggio medio pari a 4,13) e la possibilità di scegliere i mezzi più comodi (4,12). In coda alla graduatoria si colloca invece la percezione del risparmio sui costi dello spostamento (3,56).

I valori medi sono abbastanza omogenei tra i diversi cluster socioanagrafici. In generale chi li usa di meno esprime apprezzamenti maggiori per i vantaggi del servizio; ad esempio questo accade tra gli over 64 soprattutto per la possibilità di scegliere i mezzi più comodi (4,41) e per le informazioni su quale mezzo prendere (4,40). All'altro estremo i *frequent users* esprimono una domanda qualitativamente più “esigente” e quindi nell'insieme tendono ad apprezzare le potenzialità di questi servizi con livelli un po' più bassi della media; ad esempio chi abita nelle grandi città valorizza di meno la facilità d'uso dei servizi con il telefonino (3,56) e il risparmio sui costi dello spostamento (3,27).

Tab. 13 – “Se ha utilizzato i nuovi servizi di infomobilità, cosa apprezza di più di questi servizi?” (punteggi medi in scala 1-5)

Poter avere informazioni per decidere quale mezzo pubblico prendere, in quali orari muovermi, com'è il traffico durante il viaggio ecc.	4,13
Poter scegliere i mezzi pubblici che per me sono più comodi	4,12
Poter prenotare o pagare con pochi click sul telefonino	3,81
Il risparmio sui <i>tempi</i> dello spostamento	3,73
Il risparmio sui <i>costi</i> dello spostamento	3,56

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

Chi invece non ha fatto ricorso ai servizi motiva questa scelta, come ragione principale, con un uso del cellulare non associato a funzioni evolute. Si tratta quindi presumibilmente di cittadini che non scaricano affatto applicazioni sui telefonini; rappresentano circa la metà dei non-utilizzatori (51%) (Tab. 14). Un altro 27% dichiara invece di non essere interessato perché sa già quali mezzi pubblici deve prendere (presume quindi di essere in grado di ottimizzare le proprie soluzioni di viaggio) e il 14% afferma di non essere informato sull'esistenza di questi servizi.

I valori medi cambiano significativamente in base all'età degli intervistati; nelle fasce più anziane il non uso del telefonino per le applicazioni digitali è la ragione principale in 2 casi su 3, quota più che doppia rispetto agli under 30. Il non interesse per i servizi, a fronte di soluzioni di trasporto già ottimizzate, è invece più incidente tra le fasce giovani.

Tab. 14 – “Se non ha utilizzato i nuovi servizi di infomobilità, per quale ragione principale?” (valori %)

	<i>Totale</i>	14-29 anni	30-45 anni	46-64 anni	Oltre 64 anni
Non sono interessato, so già cosa devo fare per i miei spostamenti con i mezzi pubblici	27	37	36	27	19
Non uso il telefonino per queste funzioni	51	30	32	52	67
Non sono informato sull'esistenza di questi servizi	14	26	20	13	7
Altro	9	7	12	8	8
Totale	100	100	100	100	100

Fonte: Isfort, Osservatorio “Audimob” sulla mobilità degli italiani

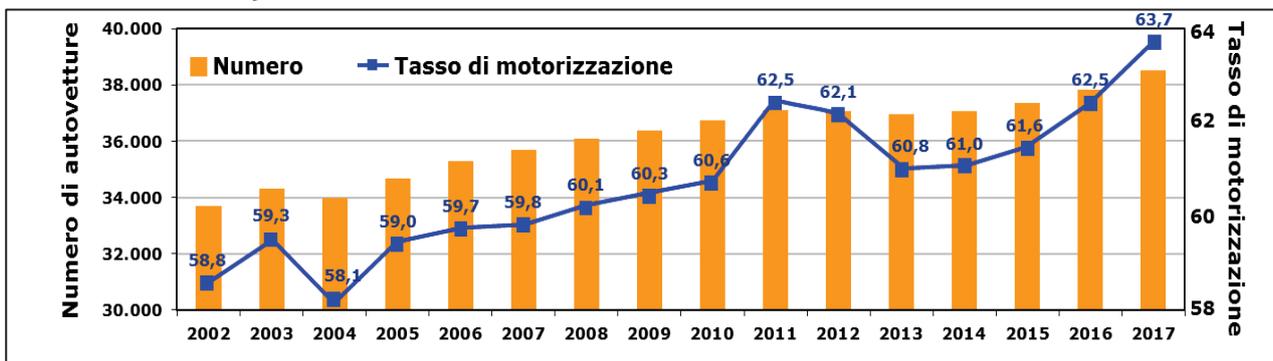
Infine, rispetto agli intervistati che hanno dichiarato di non aver ancora utilizzato i nuovi servizi principalmente perché non ne sono informati è stato sondato il loro grado di interesse per i servizi stessi. Le risposte non sono complessivamente positive. Un alto interesse è infatti stato dichiarato solo dal 9% degli intervistati; un corposo 39% manifesta invece un interesse più generico (“abbastanza”). Nell'altra metà del campo l'area del debole o nessuno interesse è, seppure di poco, maggioritaria con il 53% di risposte (di cui quasi la metà riferite a “per niente” interessato). Rispetto all'età degli intervistati, l'interesse diminuisce proporzionalmente all'anzianità; il 63% degli under 30 è molto o abbastanza interessato a questi servizi, percentuale che precipita al 20% tra gli over 64.

6. Il quadro ancora problematico su motorizzazione e sicurezza

Il consueto sguardo sulla mobilità privata mostra diversi elementi di preoccupazione nell'ottica di una mobilità più pulita e sicura.

Il primo punto critico è l'espansione continua del "garage Italia" (Graf. 5). Il parco autovetture circolante in Italia ha infatti superato nel 2017 la soglia dei 38,5 milioni di veicoli, con un incremento del +1,8% rispetto al 2016. Il tasso di motorizzazione è cresciuto a 63,7 auto ogni 100 abitanti, contro 62,5 del 2016 e 60,8 del 2013 (anno dal quale è ripreso il trend di crescita).

Graf. 5 - Numero di autovetture (.000) e tasso di motorizzazione (auto ogni 100 abitanti) - Italia



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat e ACI

Nell'ultimo biennio la spinta dei tassi di motorizzazione è stata diffusa su tutto il territorio nazionale. Non ne sono rimaste escluse nemmeno le grandi città, ovvero quei contesti dove più che in altri sono state create o si stanno creando le condizioni di offerta dei servizi (innovazioni digitali e organizzative) per l'affrancamento dei cittadini dal possesso delle "quattro ruote". In alcune realtà, tra le quali Roma e Milano, le variazioni positive sono state minime, ma hanno non di meno invertito il trend di discesa registrato negli anni recenti. In altre gli incrementi sono più pronunciati; in particolare a Torino l'indice è passato da 61,9 nel 2015 a 67,7 del 2017, a Catania da 67,9 a 70,2, a Verona da 60,9 a 63,9.

Quanto alle immatricolazioni, l'andamento del 2018 tende a caratterizzarsi per un mercato in leggera contrazione rispetto al 2017; infatti nei primi 10 mesi del 2018 si contano circa 1,66 milioni di nuove autovetture registrate al PRA, mentre nel 2017 la soglia di 1,7 milioni era stata pressoché raggiunta. In termini percentuali la diminuzione registrata è pari al 2%.

Nel confronto con gli altri Paesi europei (l'ultimo dato disponibile è il 2016), l'Italia conferma la posizione di vertice del tasso di motorizzazione auto, con un valore più alto di dodici punti rispetto alla media europea. Solo Finlandia e alcuni stati minori (Lussemburgo, Cipro e Malta) registrano indici più alti, mentre gli altri grandi Paesi (Germania, Francia, Spagna, Regno Unito) espongono valori più bassi di dieci o quindici punti.

Migliora invece, come è logico attendersi, il profilo dello standard emissivo delle motorizzazioni. Le auto fino ad Euro 3 incidono per il 50,9% del totale nel 2013 mentre nel 2017 il peso è sceso al 38,3% (percentuale in ogni caso ancora troppo alta). Simmetricamente raddoppia l'incidenza dei motori meno inquinanti; gli Euro 5 o superiori passano dal 15,3% del 2013 al 27,4% del 2016 e al 32% del 2017.

Per converso, l'anzianità del parco autovetture è in pericolosa e forte crescita.

Infatti, oltre la metà (55,3%) dei veicoli che circolano sulle nostre strade hanno un'età superiore ai 10 anni e il 30% superiore ai 15 anni. Per effetto dell'ininterrotto processo di motorizzazione queste percentuali si sono impennate, in particolare negli ultimi anni; ad esempio la quota di autovetture con anzianità superiore a 15 anni era pari al 16,1% nel 2000, è salita al 18,7% nel 2016 ed è balzata al 30,6% nel 2017. È vero che in molti casi l'auto più vecchia è la seconda o terza vettura di famiglia, e quindi meno utilizzata rispetto alla principale, tuttavia è altrettanto evidente che se persiste la tendenza alla bassa sostituzione dei veicoli più vetusti i problemi di inquinamento e di sicurezza prodotti dalle "quattro ruote" difficilmente potranno essere mitigati.

Alla luce di questa tendenza, non sorprende che l'età dei veicoli a motore in Italia sia tra le più alte nel confronto con i Paesi dell'occidente europeo. Nel 2016 l'anzianità media delle auto in Italia era pari a 11,2 anni, in linea con la media europea complessiva - su cui incide l'elevata vetustà delle macchine che circolano nei Paesi orientali -, ma significativamente più alta di Francia (9,2), Germania (9,1), Regno Unito (8,7) e in generale di tutti i Paesi nord-occidentali (ad eccezione della Finlandia).

Quanto a motocicli e ciclomotori, ugualmente prosegue la dinamica positiva del mercato; nel 2017 si contano circa 6,7 milioni di veicoli a "due ruote" (motorizzate), ovvero l'1,3% in più rispetto al 2016. Il tasso di motorizzazione si attesta a 11,1 moto ogni 100 abitanti, indice in crescita lenta ma costante negli ultimi 15 anni (ad eccezione del 2013 rispetto al 2012). Per le biciclette, invece, secondo le statistiche dell'A.N.C.M.A. in Italia sono state prodotte nel 2017 poco più di 2,5 milioni di bici, di cui 35.000 E-Bike (1,4% del totale); quasi 2/3 della produzione è destinata all'export. Rispetto al 2016 la crescita della produzione complessiva è del +7% (+17% i pezzi venduti sul mercato estero), mentre quella relativa alle sole E-Bike è stata di ben il +48%. Circa il venduto nel mercato domestico, al netto quindi delle esportazioni e includendo le importazioni, i numeri sono ugualmente positivi ma in misura molto più moderata: quasi 1,7 milioni di bici con una variazione del +1% rispetto al 2016, per effetto congiunto della forte spinta dell'E-Bike (+19%) e di una leggera contrazione delle biciclette tradizionali (-1%).

Una caratteristica rilevante del profilo del parco autovetture riguarda il tipo di alimentazione dei motori sia per le evidenti connessioni con i temi ambientali, sia per il ruolo che le motorizzazioni più evolute, in particolare la filiera dell'elettrico, rivestono negli scenari di nuova mobilità che si stanno configurando. La **Tab. 15** offre un quadro generale della distribuzione del parco auto in Italia in rapporto alle differenti alimentazioni. Una prima macro-ripartizione è tra i motori endotermici che utilizzano i carburanti tradizionali tendenzialmente più inquinanti, ovvero benzina e gasolio, e i motori che usano alimentazioni alternative, sia di derivazione fossile sia elettrici.

La quota di auto alimentate da carburanti tradizionali supera il 90% del totale, quasi equamente ripartita tra benzina (43,2%) e diesel (43,9%). Tra le alimentazioni alternative ha un peso abbastanza significativo il motore alimentato a GPL (6% del totale), mentre residue sono le altre soluzioni: metano con il 2,4% ed elettrico+ibrido con appena lo 0,48% del parco circolante. Tra il 2015 e il 2017 la ripartizione è cambiata di pochissimo: sono cresciute le quote del diesel (poco meno di due punti) e delle alimentazioni alternative (poco più di mezzo punto) a scapito dei motori a benzina.

Guardando alle immatricolazioni, sale in modo molto marcato il peso dei motori diesel che nel 2017 hanno rappresentato il 56,7% delle nuove autovetture e, in misura molto minore, anche delle alimentazioni alternative (11,3%, con peso della filiera elettrica al 3,2%). Rispetto al 2015 va sottolineato che le immatricolazioni delle auto con alimentazioni alternative sono scese, a causa soprattutto della riduzione drastica dei motori alimentati a

metano. Le nuove auto elettriche e ibride sono invece quasi raddoppiate come percentuale tra il 2015 e il 2017.

Tab. 15 – La consistenza del parco autovetture e le immatricolazioni per alimentazione dei veicoli (valori %)

	Distribuzione % del parco auto		Distribuzione % delle immatricolazioni	
	2017	2015	2017	2015
Benzina	47,24	49,71	32,04	31,28
Gasolio	43,86	41,94	56,69	55,91
Alimentazioni alternative (a+b+c)	8,88	8,32	11,28	12,81
di cui: Metano (a)	2,41	2,36	1,64	3,98
di cui: GPL (b)	5,99	5,72	6,46	7,10
di cui: Elettrico-ibrido (c)	0,48	0,24	3,18	1,73
Altro/Non definito	0,02	0,02	-	-
Totale	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI

Molto interessante è il confronto con i maggiori Paesi europei. Infatti l'Italia occupa una posizione di leadership nel mercato delle alimentazioni alternative alla benzina e al gasolio, nonostante il ritardo nella filiera dell'elettrica.

Come si vede infatti nella **Tab. 16**, in Europa nel 2017 sono state vendute poco più di 850.000 auto con alimentazioni alternative; di queste ben il 27% ha avuto come destinazione il mercato italiano, percentuale circa doppia rispetto a Francia, Germania e Regno Unito. Questa performance è interamente determinata dalle vendite in Italia delle auto a GPL (e metano) che rappresentano quasi l'80% del totale europeo. Per converso, le auto elettriche vendute in Italia sono appena il 2% del totale europeo per il segmento del full electric, e il 2,3% per il segmento dell'ibrido plug-in. La quota dell'ibrido (escluso plug-in), pari per l'Italia al 14,7%, è invece grossomodo allineata con il peso del nostro Paese nel mercato complessivo dell'auto (circa il 13%).

Tab. 16 – Il peso delle auto ad alimentazione alternativa a benzina e diesel: confronti europei sulle immatricolazioni 2017 (valori %)

	Full electric	Ibride plug-in	Ibride (escluso plug-in)	Metano+ GPL	Totale
Francia	25,5	10,3	16,1	0,9	12,7
Germania	25,7	25,5	12,8	4,0	13,8
Italia	2,0	2,3	14,7	79,0	27,0
Spagna	4,0	2,9	12,9	2,4	8,0
Regno Unito	13,9	27,0	16,8	-	14,0
Unione Europea	100	100	100	100	100
Numero immatricolazioni nell'Unione Europea (valori assoluti)	97.571	115.405	431.504	204.863	852.933

Fonte: National Automobile Manufacturers' Associations

Tornando allo specifico delle motorizzazioni elettriche, il mercato in Italia è in forte crescita ma rappresenta ad oggi una nicchia ancora molto piccola del settore automotive. Le auto elettriche circolanti erano poco più di 7.500 nel 2017, con una crescita attorno al 30% annuo nell'ultimo. Le auto ibride, comprese le elettriche plug-in, erano invece circa 175.000 (oltre 20 volte in più rispetto alle full electric) con tassi di crescita più rapidi negli ultimi anni (attorno al +45% annuo). Rispetto alle nuove auto, nel 2017 sono state immatricolate poco meno di 2.000 auto full electric, il 38% in più rispetto al 2016. Nei primi mesi del 2018 le immatricolazioni sono già oltre 4.000, quindi con un incremento più che doppio rispetto al 2017 (e l'anno deve ancora chiudersi). Dopo una breve fase di stasi (2016), nell'ultimo biennio il full electric ha dunque ripreso la sua corsa accelerata, seppure i numeri siano ancora veramente esigui. Va anche ricordato che gli acquisti di auto elettriche nel 2018 per l'85% sono stati effettuati da società e solo per il 15% da privati.

Nonostante la dinamicità degli ultimi anni, il ritardo dell'Italia dagli altri Paesi europei nel settore dell'elettrico resta molto consistente. Nel 2017, a parte il caso estremo della Norvegia, patria delle motorizzazioni elettriche con il 36,7% di immatricolazioni BHEV (full electric+ibride plug-in) sul totale, anche Francia (1,8%), Regno Unito (1,7%), Germania (1,6%) e Spagna (0,6%) espongono quote molto più elevate. Non a caso, guardando al parco autovetture nel suo complesso, l'Italia conta 2 autovettura BHEV ogni 10.000 abitanti contro le 13 di Regno Unito e Francia, le 9 della Germania, le 66 dell'Olanda (senza dimenticare le 251 della Norvegia).

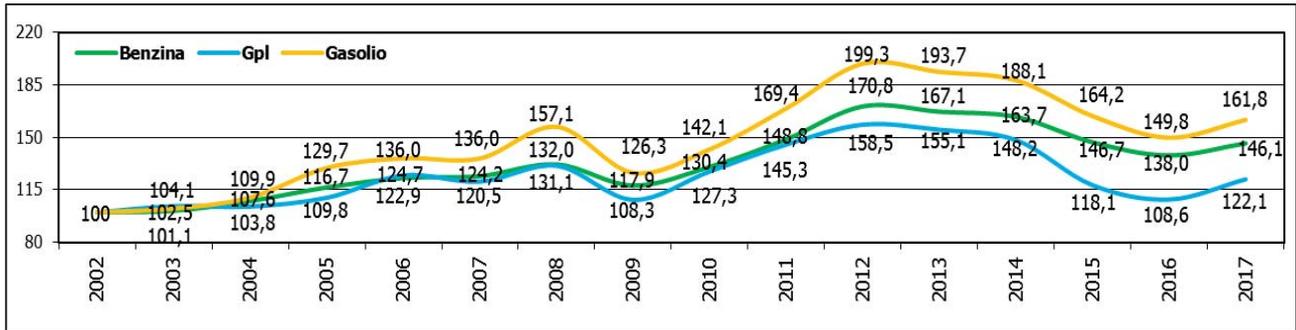
Dal lato dell'offerta, va segnalata la crescente diffusione delle colonnine pubbliche per la ricarica elettrica. Nel 2017 erano presenti in Italia circa 2.700 colonnine pubbliche, di cui il 16% high power. Anche in questo caso tuttavia il ritardo infrastrutturale con i maggiori Paesi europei (e non solo) è molto evidente, come si può vedere dai confronti contenuti in tabella. La capillarità della rete è 5 volte superiore in Francia, 6 volte in Germania, 4 volte nel Regno Unito, per non parlare delle oltre 33.000 colonnine dell'Olanda o delle quasi 10.000 della Norvegia.

Per ciò che riguarda l'andamento della vendita di carburante alla pompa il 2017 è stato un anno negativo, così come era accaduto nel 2016. Fatto 100 il volume dei consumi nel 2002, il numero indice relativo al totale dei carburanti si è attestato a 82,1 nel 2017, un punto e mezzo in meno rispetto al 2016; il calo è stato più marcato per la benzina (due punti) e il GPL rispetto al gasolio (poco più di un punto). La diminuzione dei consumi di carburante è coerente con la riduzione degli spostamenti e dei km percorsi in auto registrata dai dati Audimob; si confermerebbe così che nell'ultimo scorcio gli italiani non rinunciano al possesso dell'auto (tassi di motorizzazione in aumento), ma tendono ad utilizzarla di meno. Ovviamente la correlazione non è biunivoca; è noto infatti che il consumo di carburanti dipende da numerosi fattori, oltre alle percorrenze effettuate, quali il prezzo, la prestazione "energy saving" dei motori, la velocità media dei viaggi, il peso del ciclo urbano, lo stile di guida e così via.

Il consumo di carburante si correla, tra gli altri fattori, con il costo del rifornimento.

Nel 2017 in effetti si è registrata un'impennata dei prezzi per tutte le diverse tipologie di carburante, rialzo che ha influito sulla riduzione dei consumi (**Graf. 6**). Il numero indice del prezzo del gasolio (la base è sempre 2002=100) è cresciuto di ben dodici punti nell'ultimo anno per il gasolio (da 149,8 del 2016 a 161,8 del 2017), di otto punti per la benzina e di quasi quattordici punti per il GPL. Da sottolineare che la ripresa dei prezzi dei carburanti nel 2017 avviene dopo un trend negativo che si protraeva dal 2012.

Graf. 6 - L'andamento dei prezzi della benzina (senza piombo), Gpl (autotrazione) e del gasolio (per motori) - Numeri indice (2002=100)



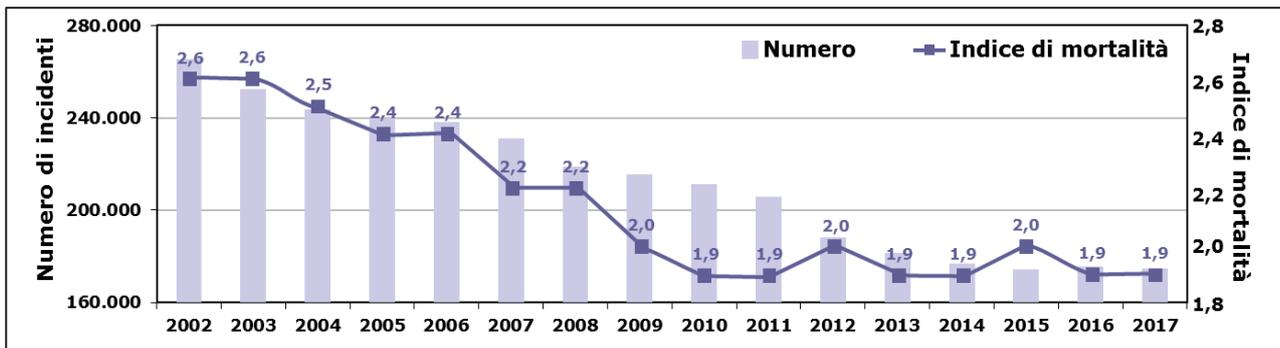
Fonte: elaborazioni Isfort su dati del Ministero dello Sviluppo Economico

In tema di mobilità privata uno degli ambiti-chiave da monitorare, sicuramente il più delicato, è rappresentato dalla sicurezza stradale. Ed è proprio sulla sicurezza che le statistiche degli ultimi anni restituiscono un quadro di evoluzione di particolare criticità e preoccupazione (Graf. 7).

Nel 2017 il numero complessivo di incidenti stradali, pari a 246.750, è leggermente diminuito nel confronto con l'anno precedente (-0,97%), ma purtroppo sono aumentati i morti: 3.378, ovvero 95 in più rispetto al 2016. L'indice di mortalità rimane stabile a 1,9 decessi ogni 100 incidenti, una soglia che di fatto non si è più abbassata dal 2010, dopo la rapida discesa di inizio millennio (2,6 nel 2002).

È evidente che questi numeri allontanano sempre di più l'Italia dai target di riduzione dell'incidentalità stradale richiesti dall'Unione Europea. Più in generale essi testimoniano che la battaglia sulla sicurezza stradale si sta decisamente perdendo, dopo una lunga fase durante la quale era stato conseguito qualche successo.

Graf. 7 - Numero di incidenti e indice di mortalità (morti ogni 100 incidenti) - Italia



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Istat e ACI

La gran parte degli incidenti, ovvero tre ogni quattro, avviene nelle aree urbane. In termini generali, la minore velocità di percorrenza dei veicoli che circolano nelle città riduce la lesività potenziale degli impatti. Questo è in effetti vero per la mortalità, poiché nelle aree urbane si registra il 43,4% dei decessi complessivi a fronte del 74,6% degli eventi; è molto meno vero invece per i feriti, poiché ben il 70,8% di chi riporta lesioni è stato coinvolto in un incidente avvenuto nelle strade cittadine.

Di particolare rilievo è la vulnerabilità delle fasce più deboli ed esposte della mobilità, a partire dai pedoni (Tab. 17). Infatti, se gli incidenti stradali del 2017 avvenuti per circostanze riferibili ai comportamenti dei pedoni sono relativamente contenuti in numero assoluto (poco più di 4.500, ovvero il 2,7% del totale), per converso il tributo pagato è

altissimo: 21.125 feriti (8,6% del totale) e ben 600 morti (17,8% del totale). Il conducente del veicolo incidentato resta invece la figura a cui va riferita la quota maggiore di feriti e di morti (poco sopra il 68% in entrambi i casi).

Tab. 17 – Incidenti stradali per categorie di utenti della strada (valori assoluti e %, 2017)

	Morti (v.a.)	Peso %	Feriti (v.a.)	Peso %
Conducenti	2.319	68,7	168.395	68,2
Persone trasportate	459	13,6	57.230	23,2
Pedoni	600	17,8	21.135	8,6
<i>Totale</i>	<i>3.378</i>	<i>100,0</i>	<i>246.750</i>	<i>100,0</i>

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

In conclusione, i dati qui riassunti indicano con chiarezza che c'è bisogno di potenziare le politiche attive per la sicurezza stradale nei diversi fronti: il rafforzamento della vigilanza sui corretti comportamenti di guida, l'estensione della moderazione di velocità nei tratti più pericolosi e nelle aree urbane, i controlli sulla manutenzione dei veicoli, la diffusione dei dispositivi di sicurezza tecnologicamente avanzati sia sulle strade che a bordo veicolo.

E infine non va dimenticato che il sostegno alle politiche di riequilibrio modale può ridurre significativamente il rischio di incidentalità derivante dal numero eccessivo di km percorsi dai mezzi privati.

7. L'ascesa irresistibile (e squilibrata) della sharing mobility

La mobilità in condivisione (sharing mobility) continua a crescere a ritmi sostenuti. Tutti gli indicatori sono di segno positivo, spesso a due cifre: la tipologia di servizi, gli abbonati, gli utenti, i veicoli, le percorrenze...

Secondo i dati contenuti nel 2° Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility il numero dei servizi di mobilità condivisa attivi sul territorio nazionale, considerando tutti i principali segmenti di attività (car sharing, bike sharing, scooter sharing, car pooling, aggregatori) è salito a fine 2017 a 356 contro i 335 del 2016 e i 262 del 2015. Particolarmente sostenuta la crescita dei servizi di bike sharing, pari al +35% tra il 2015 e il 2017. Quanto alla distribuzione geografica, nelle regioni del nord Italia si colloca il 58% dei servizi totali, a fronte del 26% nel Mezzogiorno, del 15% al Centro (il residuo 1% dei servizi è a scala nazionale).

La crescita tumultuosa della sharing mobility appare quindi squilibrata sul piano territoriale: non solo (e non tanto) nella tradizionale linea di frattura Nord-Sud, appena ricordata, quanto piuttosto nella concentrazione territoriale dei servizi, associata ad una chiara polarizzazione sulle aree urbane maggiori. L'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility ha infatti calcolato che circa 18 milioni di italiani sono potenzialmente in grado di usufruire di almeno un servizio di mobilità condivisa, quindi poco meno del 30% della popolazione complessiva. Ed è da sottolineare che questo 30% di popolazione risiede in soli 278 comuni (il 3% del totale) tra cui tutte le grandi città.

Il numero di veicoli in condivisione è stimato, sempre a fine 2017, in 47.700 unità, di cui l'83% sono biciclette, il 16% automobili e l'1% scooter. Rispetto al numero e alla tipologia dei veicoli vanno sottolineate due evidenze in particolare:

- la crescita di peso delle flotte di bike sharing (nel 2016 la quota era di 15 punti inferiore), per effetto dell'introduzione dei servizi "a flusso libero" negli ultimi mesi del 2017 in alcune grandi città (Milano, Torino, Roma) che hanno incrementato il parco bici a noleggio di 22.000 unità.
- la crescita dei veicoli a motore in sharing "a zero emissione" nel car sharing: il numero dei mezzi elettrici è infatti passato da circa 620 del 2015 a circa 2.200 del 2017, con una quota sulla flotta complessiva salita dall'11% al 27% in due anni.

La **Tav. 2** riepiloga alcuni indicatori significativi dell'articolato mondo della sharing mobility in Italia nel 2017 e delle recenti dinamiche sperimentate.

Il futuro sviluppo della sharing mobility dipende da un complesso sistema di fattori che chiamano in causa sia il contesto di riferimento (evoluzione della domanda e apparato normativo-regolativo), sia la capacità degli operatori, attuali e futuri, di far crescere il mercato e assicurare la sostenibilità del business (o del "servizio pubblico", nell'ottica delle Amministrazioni).

Mentre il settore continua a crescere nel suo complesso, e lo fa a ritmi ancora accelerati, si affacciano al contempo segnali negativi di controtendenza, in parte contingenti e fisiologici dentro processi di assestamento del mercato, in parte strutturali e che quindi devono essere monitorati e valutati attentamente: la frenata negli ultimi mesi del bike sharing "a flusso libero" con l'uscita dal mercato di alcuni tra i maggiori operatori (vale in parte anche per il bike sharing tradizionale), la chiusura in questi ultimi anni di numerosi servizi di car sharing "a postazione fissa" (a Torino, Firenze, Genova, Verona, Bari...) e la conseguente maggiore

polarizzazione dell'offerta su poche grandi città, la riduzione del parco mezzi nello scooter sharing e così via.

Tav. 2 – Gli indicatori significativi dei servizi di sharing mobility

<i>Tipologia di servizio</i>	<i>Indicatori (2017)</i>
Car sharing	<ul style="list-style-type: none"> • 29 servizi erogati da 11 operatori in 18 città • Più di 1 milione di iscritti • 8 milioni di noleggi nel 2017 (+25% rispetto al 2016) con 62 milioni di km percorsi • 7.679 veicoli, di cui 24% elettrici • i servizi “a flusso libero” (presenti a fine 2017 solo a Milano, Roma, Torino, Firenze, Catania e Modena) assorbono il 94% degli abbonamenti e il 97% dei noleggi
Bike sharing	<ul style="list-style-type: none"> • 265 sistemi installati (+10% rispetto al 2016) in 265 comuni; 9 sistemi sono “a flusso libero” • 39.500 biciclette (più del doppio rispetto al 2016) • più di due terzi delle bici in sole 4 città: Milano (44%), Torino (13%), Firenze (8%) e Roma (5%)
Scooter sharing	<ul style="list-style-type: none"> • 3 servizi in 2 città (Roma e Milano) • 500 scooter (-20% rispetto al 2016), di cui il 68% elettrici • 52.000 abbonati, quasi il triplo rispetto al 2016 • 250.000 noleggi (+11% rispetto al 2016)
Car pooling	<ul style="list-style-type: none"> • 7 operatori presenti: 1 con servizio extraurbano (Blablacar), 4 urbano e 3 misto • 265.000 iscritti (escluso Blablacar), quasi quattro volte in più rispetto al 2015 • 2,5 milioni di utenti Blablacar, con tragitti medi di 300 km
Aggregatori – Journey Planners - App	<ul style="list-style-type: none"> • 43 servizi (+65% rispetto al 2015) in 35 città/aree

Fonte: 2° Rapporto nazionale sulla Sharing Mobility

In generale, il pieno sviluppo della mobilità in condivisione non può prescindere da una presenza più capillare sull'intero territorio nazionale. Questo obiettivo non è immediatamente compatibile con la ricerca della massa critica della domanda a cui guardano i maggiori operatori privati, che orienta quindi le attenzioni di mercato alle aree urbane più dense, meglio ancora dove l'offerta di servizi di mobilità sostenibile è già robusta ed integrata, e – per altro lato – la domanda mostra vivacità e propensione verso l'innovazione di servizio che la sharing mobility propone.

Le politiche di sostegno al settore devono tener presente questo quadro problematico, sia favorendo nei contesti urbani dove già si sperimentano soluzioni di sharing mobility le condizioni per una piena integrazione, tra di loro e con il trasporto pubblico e la mobilità attiva, sia promuovendo e incentivando una maggiore diffusione territoriale dei servizi stessi.

In questo senso, una positiva recente novità delle politiche pubbliche è rappresentata dal “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa lavoro”,

promosso dal Ministero dell'Ambiente nel 2016⁵, che co-finanzia progetti integrati degli Enti locali di mobilità sostenibile (con azioni di mobilità condivisa, infrastrutture, tecnologie, agevolazioni tariffarie, mobility management ecc.). Ad esito del bando pubblico sono stati ammessi in graduatoria 82 progetti per un valore complessivo di 166 milioni di euro, di cui 74 già finanziati. I servizi di sharing mobility sono presenti in 60 degli 82 progetti per un valore di 18,5 milioni di euro: le azioni di bike sharing sono maggioritarie con 52 progetti, 16 sono le azioni per il car sharing, 14 per il car pooling e 2 per lo scooter sharing.

E' interessante sottolineare che gli Enti locali in graduatoria sono costituiti in 30 casi da singoli Comuni prevalentemente di media dimensione (con almeno 100.00 abitanti) e negli altri casi da aree sistema e aggregazioni amministrative (Citta metropolitane, Unioni montane) composte da numerosi Comuni in gran parte di piccole dimensioni.

Da questo programma dovrebbe quindi derivare un'importante spinta per una maggiore diffusione dei servizi di sharing mobility sul territorio nazionale. Oltre all'opportunità di sperimentare più capillarmente questi servizi – seppure resterà lo sbilanciamento al Nord visto che la metà dei progetti interessati città o aree settentrionali -, il Programma sarà utile anche per verificare l'effettiva capacità della sharing mobility di essere appetibile ed economicamente sostenibile in contesti urbani e territoriali al di fuori delle aree ad alta densità.

⁵ Legge n. 221 del 28/12/2015 – Art. 5: Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile

8. Il paradigma della “mobilità come servizio”, tra aspettative e principi di realtà

Lo scenario attuale della mobilità disegnato nei capitoli precedenti si deve confrontare con le traiettorie di evoluzione sostenute dalle innovazioni tecnologiche, organizzative e socioculturali che stanno investendo gli stili di vita dei cittadini, prima ancora dei loro stili di mobilità. Queste traiettorie si ricompongono nel paradigma della c.d. “Mobility-as-a-Service” (MaaS), a cui esperti e operatori di settore fanno convenzionalmente riferimento ormai in modo diffuso, ovvero l’idea che il trasporto sarà sempre più organizzato attorno al “servizio” di mobilità piuttosto che al “mezzo” da utilizzare.

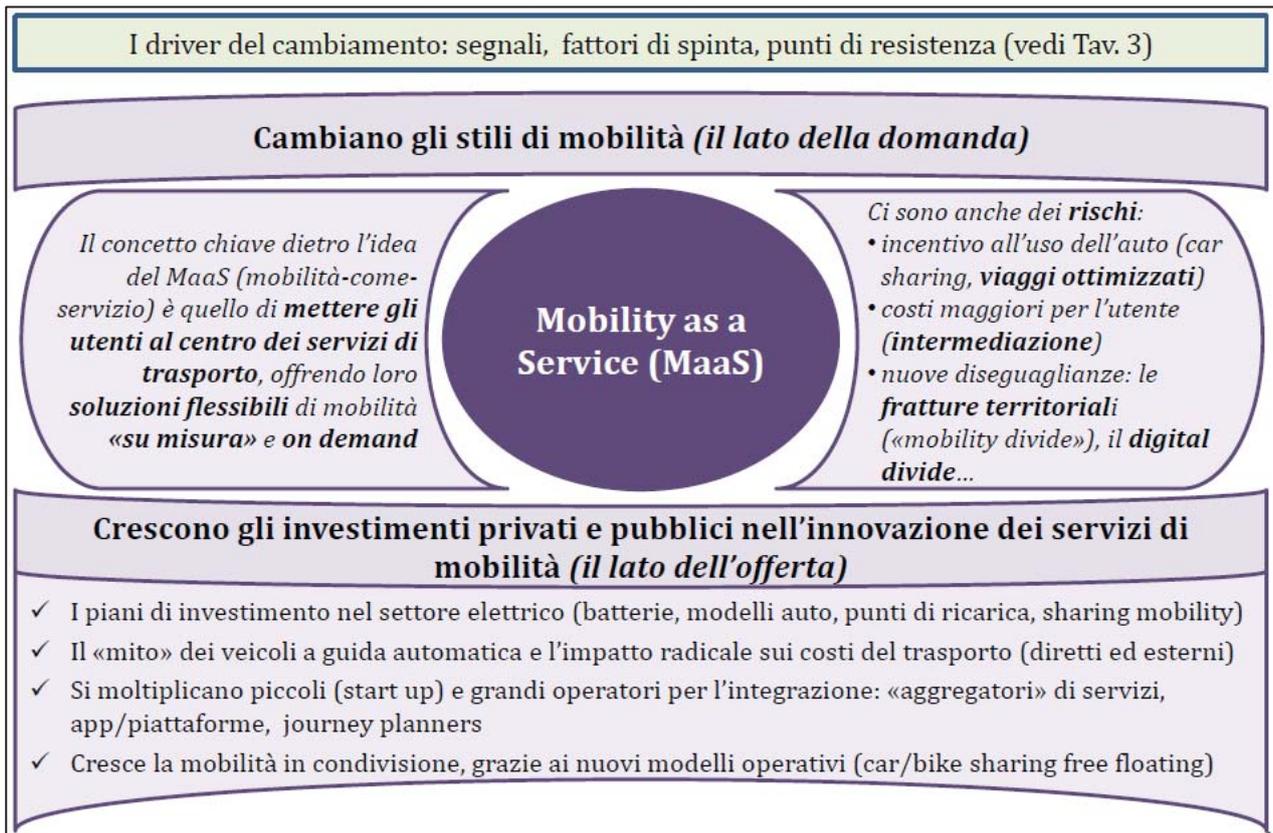
Le potenziali implicazioni di questa transizione sono enormi, perché perderanno rilevanza alcuni tradizionali pilastri dell’organizzazione del trasporto e degli attuali equilibri tra domanda e offerta: la proprietà individuale del mezzo, la differenziazione netta dei segmenti di offerta (il servizio autobus, il servizio taxi, il servizio di noleggio...), l’opzione “monomodale”. Domineranno invece le “parole d’ordine” dell’integrazione, della condivisione (sharing), della flessibilità, dell’ottimizzazione, dell’inter/multi-modalità. Tutte linee di progressione che saranno sostenute da un uso intensivo dei dispositivi digitali (piattaforme, app, aggregatori ecc.), da un radicale ricambio dei player di offerta e dei prodotti/servizi messi sul mercato, da un salto tecnologico nella movimentazione dei veicoli (la trazione elettrica, la guida autonoma...). È chiaro che la transizione sarà possibile se cambierà lo “stile di mobilità” nel senso pieno del termine, se cioè l’approccio dei cittadini alla scelta modale andrà nella direzione del “servizio” (ottimizzato), piuttosto che restare radicato nell’abitudine al possesso del mezzo, all’uso del trasporto individuale o all’uso del tradizionale trasporto pubblico rigido e sistematico.

La **Fig. 1** cerca di riassumere (grossolanamente) le spinte dal lato della domanda e dal lato dell’offerta che stanno progressivamente muovendo i modelli di mobilità, a partire dalle grandi aree urbane, verso il paradigma MaaS.

Va innanzitutto ricordato che si tratta di un’evoluzione non priva di rischi per il cittadino e per la collettività. Ciò è vero in primo luogo per la prospettiva del riequilibrio modale: infatti, l’ottimizzazione delle soluzioni di viaggio può spingere potenzialmente i cittadini a scegliere l’auto (propria o in condivisione), anche per una sola tratta dello spostamento, perché più funzionale in termini di tempo e/o costi al raggiungimento delle destinazioni desiderate. In secondo luogo, la prospettiva della MaaS alimenta un mercato di intermediazione dei servizi (piattaforme digitali, providers ecc.) i cui costi potrebbero essere ribaltati sull’utente finale, erodendo almeno in parte la convenienza economica del ricorso a soluzioni di mobilità ottimizzate.

Infine, c’è il nodo non secondario del *digital divide*. Si è visto che la quota maggioritaria (62%) della popolazione italiana non utilizza dispositivi digitali per i viaggi con i mezzi pubblici e circa metà di tale segmento maggioritario dichiara che non lo fa perché non utilizza il telefonino per funzionalità di questo tipo. E’ un dato poi inevitabilmente correlato soprattutto con l’età dei cittadini e, in misura minore, con la dimensione dei comuni di residenza (chi vive nelle grandi città usa di più i servizi di infomobilità). C’è quindi un rischio oggettivo che almeno nella fase iniziale la transizione prefigurata possa gonfiare, non più a causa di infrastrutture fisiche ma di infrastrutture tecnologiche, le sacche di esclusione dai servizi di mobilità, già oggi piuttosto ampie tra le fasce più deboli della domanda (anziani, disabili ecc.).

Fig. 1 – L'evoluzione verso il paradigma MaaS (Mobility as a Service)



Fonte: Isfort

Lo scenario MaaS è sostenuto dalla spinta di numerose innovazioni dal lato dell'offerta. Qualche esempio, senza pretesa di completezza:

- sul piano industriale, gli investimenti nella filiera dell'elettrico sono in accelerazione nell'automotive come negli altri segmenti dei mezzi di trasporto (autobus, scooter, E-Bike);
- il settore della sharing mobility, grazie anche alla reattività della domanda, sta sperimentando una forte moltiplicazione di offerta sia nel numero di operatori (piccole start-up accanto ad aziende controllate da colossi dell'auto o dell'energia), sia nella tipologia e nel numero servizi, saldandosi peraltro in misura sempre più stretta con lo sviluppo delle trazioni elettriche;
- cresce l'offerta di "aggregatori" di servizi, piattaforme, app, journey planners.

Proprio quest'ultima innovazione, lo sviluppo degli integratori di sistema, è una delle questioni dirimenti per accelerare il processo di transizione. Infatti, la frammentazione degli aggregatori a cui si sta assistendo rischia di essere poco "utile alla causa", nella misura in cui le piattaforme di accesso ai servizi restano parziali nelle informazioni e nella proposta di mobility solutions. E' chiaro che in questo segmento del sistema, forse quello cruciale, è indispensabile che accanto ad un'offerta di nicchia e specializzata, siano presenti alcuni grandi player in grado di alzare la qualità del servizio, che nello specifico significa innalzare la qualità e completezza delle informazioni sulla soluzione "migliore" - per tempo, costo, impatto ambientale, preferenza dei mezzi di trasporto ecc.: è l'utente che sceglie il criterio più confacente! - del viaggio. Ci vogliono quindi piattaforme digitali potenti, che integrino il numero più prossimo all'universo dei servizi di trasporto ed eventualmente di ulteriori servizi al contorno.

Ugualmente dal lato della domanda, gli atteggiamenti e in parte anche i comportamenti dei cittadini stanno evolvendo verso modelli più vicini alla rivoluzione della “mobilità come servizio”. Il percorso di riposizionamento è tuttavia tutt’altro che in discesa. Attriti e punti di riferimento costellano i segnali, pure tangibili, di cambiamento degli stili di mobilità.

La **Tav. 3** riassume i sei principali driver, dal lato della domanda, che orientano lo sviluppo della mobilità verso lo scenario MaaS, a partire ovviamente dalle smart city di maggiore dimensione dove l’offerta dei servizi innovativi tende a gravitare e si fertilizza, facendo leva sulla più elevata permeabilità “culturale” della domanda stessa.

Tav. 3 – Quadro riassuntivo dei principali driver dello scenario MaaS

Driver	Segnali di cambiamento e fattori di spinta	Punti di resistenza
L'affrancamento dal possesso e dall'uso dell'auto	<ul style="list-style-type: none"> • Si rompe il monopolio dell’auto nelle scelte modali • Diminuiscono le patenti attive nelle fasce giovanili 	<ul style="list-style-type: none"> • Il tasso di motorizzazione continua a crescere, anche nelle grandi città • L’indice di soddisfazione per l’auto è il più alto tra tutti i mezzi, individuali e collettivi
Maggiore propensione ai modi di trasporto green	<ul style="list-style-type: none"> • Forte crescita della mobilità attiva nell’ultimo biennio • Alta propensione al cambio modale 	<ul style="list-style-type: none"> • La quota della bici è ancora molto piccola (5%) • Il trasporto pubblico guadagna mercato con molta (troppa?) gradualità
Diffusione della mobilità in condivisione	<ul style="list-style-type: none"> • Indicatori di crescita annuale a due cifre per tutti i servizi • Alternativa all’auto da incentivare per una quota sempre maggiore di italiani 	<ul style="list-style-type: none"> • Forte polarizzazione di domanda e offerta in poche grandi città • Segnali di crisi per il bike sharing (soprattutto negli ultimi mesi) e, già da qualche anno, per il car sharing tradizionale (a postazione fissa)
Maggiore propensione verso il trasporto inter/multi-modale	<ul style="list-style-type: none"> • La quota di spostamenti intermodali è raddoppiata negli ultimi 10 anni... 	<ul style="list-style-type: none"> • ...ma resta marginale (4-5%) ed è scesa nell’ultimo anno • Chi usa prevalentemente l’auto effettua il 94% dei viaggi (monotratta) in auto...
Maggiore propensione all'uso di dispositivi digitali (app, infomobilità)	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Lato offerta: il numero di aggregatori, journey planners, app è cresciuto del +65% negli ultimi due anni</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Il 62% degli italiani non usa dispositivi digitali per il trasporto pubblico
Sviluppo della filiera dell'elettrico e dei veicoli a guida autonoma	<ul style="list-style-type: none"> • Indicatori di crescita annuale a due cifre nella vendita di veicoli elettrici • I cittadini ritengono prioritario l’incentivo ai veicoli elettrici per combattere l’inquinamento 	<ul style="list-style-type: none"> • Il mercato italiano dei veicoli elettrici è ancora una nicchia molto piccola (nel 2017: 0,24% delle immatricolazioni, 2% del mercato europeo), alimentata negli ultimi mesi dalle aziende più che dai privati • Solo il 30% degli italiani è favorevole ai veicoli a guida autonoma (indagine Censis, 2018)

Fonte: Isfort

Come procede dunque la transizione verso “la mobilità come servizio”?

Il primo driver, ovvero il presupposto processo di affrancamento dall'automobile da parte degli italiani, mostra segnali di evoluzione quanto meno controversi. Da un lato, sembra confermata la percezione diffusa che ci sia un minore interesse all'uso dell'auto da parte dei giovani, al punto da ritardare la “pratica” dell'ottenimento della patente di guida (fino addirittura a non prenderla affatto). Secondo i dati ANIASA le patenti attive nel 2018 sono diminuite rispetto al 2012 del -12,7% nella fascia di età 16-24 anni e del -9,9% nella fascia 25-35 anni; variazioni non clamorose ma nondimeno significative. E quanto all'uso complessivo dell'auto l'ultimo biennio, complice in parte il riaccendersi dei prezzi dei carburanti, ha registrato una prima parziale rottura del monopolio delle “quattro ruote” nel mercato della mobilità.

Dall'altro lato, tuttavia, i punti di resistenza verso la prospettiva di “liberazione” dall'auto sono più che solidi. Intanto, come già evidenziato in sede di analisi del dato, il passo compiuto dai cittadini verso il riequilibrio modale non toglie evidenza al fatto che l'auto resti ampiamente la prima scelta tra i mezzi di trasporto, in particolare tra quelli motorizzati. E, secondo punto, l'indice di soddisfazione per l'uso dell'auto è altissimo, il più alto tra tutti i mezzi di trasporto e l'unico rimasto stabile nel 2017 a fronte di peggioramenti registrati per tutti gli altri vettori. In terzo luogo, si conferma la crescita di fatto ininterrotta dei tassi di motorizzazione, segnale evidente che il possesso dell'auto resta, se non più uno status symbol, comunque una scelta chiara e netta di allocazione delle risorse che gli italiani destinano al trasporto. E i tassi di motorizzazione, come è stato già messo in evidenza e sottolineato, continuano a crescere anche nelle grandi città, ovvero al cuore dello sviluppo dello scenario MaaS.

Ulteriori incertezze di tendenza si colgono negli altri driver che stanno indirizzando l'incedere del nuovo modello di mobilità.

Circa il maggiore orientamento dei cittadini verso i modi di trasporto green, si deve riconoscere che si tratta di una dinamica in corso più che percepibile, ma una vera accelerazione si è registrata (secondo le stime di Audimob) solo nell'ultimo biennio e le posizioni guadagnate ad esempio dalla bicicletta, per quanto consistenti, non sono tuttavia ancora così robuste e adeguatamente diffuse sul territorio e nelle città in tutto il Paese.

Il driver connesso alla mobilità condivisa guadagna sicuramente posizioni importanti per effetto del recente forte sviluppo quantitativo dei servizi in sharing, associato alla crescente diversificazione dei servizi stessi. La penetrazione di questi modelli è tuttavia ancora debole e troppo squilibrata. La quota modale della sharing mobility ha un qualche rilievo solo in alcune grandi città, dove si polarizzano offerta e domanda di servizi: non più di quattro città - ovvero Milano, Roma, Torino e Firenze - assorbono di fatto oltre il 90% del mercato. In generale, solo il 30% della popolazione in Italia è in grado di accedere ad un qualche servizio di mobilità condivisa. In questa fase quindi, e in attesa di dell'auspicabile maggiore diffusione verso le aree urbane di media dimensione - come diversi progetti in avvio sembrano promettere per il breve e medio termine -, la sharing mobility rischia di essere, oltre che agente positivo dell'innovazione nei sistemi e negli stili di mobilità, anche un fattore di allargamento di quel *mobility divide* che contrassegna profondamente i precari equilibri dell'offerta di trasporto passeggeri in Italia.

Il quarto driver individuato, ovvero la crescita della mobilità di scambio, è al cuore del funzionamento del MaaS e presuppone sia una positiva propensione dei cittadini a combinare i mezzi di trasporto - anche multimodali - per completare il viaggio, sia un'organizzazione dell'offerta adeguata per efficienza del servizio di trasporto e per condizioni di accesso facile ed economico (infomobilità, coordinamento degli orari, integrazioni tariffarie tra mezzi pubblici, veicoli in sharing, parcheggi ecc.). Dal lato della

domanda non mancano resistenze verso l'intermodalità, come testimoniano sia la quota ancora marginale di spostamenti combinati (attorno al 4-5%), sia la tendenza dei cittadini che utilizzano prevalentemente l'auto o la moto a non diversificare la scelta dei mezzi (a differenza di quanto accade per gli utenti del trasporto pubblico) ma ad utilizzare il mezzo privato in via esclusiva⁶. Dal lato dell'offerta è evidente poi che c'è un problema di adeguamento delle infrastrutture fisiche, tecnologiche e organizzative che possano facilitare lo sviluppo dell'inter/multi-modalità (parcheggi scambiatori, armonizzazione oraria, integrazione tariffaria ecc.).

Circa la maggiore propensione all'uso dei dispositivi digitali da parte dei cittadini, quinto driver di scenario qui considerato e che costituisce un prerequisito per la diffusione del modello di "mobilità come servizio", si è già ricordato che la rilevazione Audimob nell'attestare il crescente uso dei servizi di infomobilità (seppure riferiti al solo trasporto pubblico), tuttavia ha allo stesso tempo mostrato che la parte maggioritaria della popolazione ancora ne è esclusa, soprattutto nelle fasce anziane.

Infine, per quanto riguarda la diffusione delle motorizzazioni elettriche, specifico driver dello scenario tecnologicamente più avanzato della transizione, i numeri per l'Italia mostrano un livello di penetrazione in crescita – con una forte spinta che proviene anche dai veicoli "ad uso pubblico" (sempre più elettrici) dei servizi di sharing mobility – ma oggettivamente ancora marginale.

All'innovazione tecnologica dei veicoli nello scenario dell'elettrico si associa la prospettiva di sviluppo dell'auto a guida autonoma. Il *driveless vehicle* rivoluzionerebbe in modo radicale i modelli di trasporto oggi conosciuti con effetti potenzialmente straordinari di riduzione della congestione, dell'inquinamento e dei costi per l'utente. Tuttavia i cittadini sembrano avere molti dubbi e incertezze sulla praticabilità di questa nuova tecnologia, diffidenza peraltro ampiamente comprensibile. In questo senso, un'indagine condotta recentemente dal Censis ha evidenziato che quasi la metà degli italiani (47,8%) è contraria ai veicoli a guida autonoma, il 21,8% è indifferente (si reputa lo scenario della guida autonoma non imminente) e solo il 30,4% è favorevole (percentuale che sale al 46,9% tra i giovani). L'atteggiamento precauzionale è più diffuso tra le donne rispetto agli uomini. E' interessante sottolineare che nelle motivazioni espresse da chi si dichiara contrario alla guida autonoma prevale ovviamente il tema della sicurezza (2/3 delle indicazioni), ma non è irrilevante (restante 1/3) la quota di chi fa riferimento alla scomparsa del piacere della guida.

La rivoluzione culturale, tecnologica e organizzativa della "mobilità come servizio" procede dunque in Italia con molte incertezze, ma i "principi di realtà", al di là delle aspettative, si stanno via via incardinando e in alcuni ambiti espandendo rapidamente. Lo scenario che prende forma sembra poi avere una deriva ineluttabile, rispetto alla quale possono essere in discussione tempi e intensità degli esiti finali, ma non la direzione di marcia. Sono le molteplici spinte dal lato della domanda e da quello dell'offerta a corroborare una previsione di tale tenore.

Per la mobilità sostenibile "tradizionale", che fa perno sulla centralità indiscutibile del trasporto pubblico, la sfida per il futuro è allora quella di cogliere le opportunità che da questa prospettiva si aprono per il settore, promuovendo con azioni concrete – anche con il sostegno dell'investimento pubblico e di una regolazione finalizzata - tutte le linee possibili

⁶ Questa attitudine "monomodale" dell'automobilista e del motociclista è stata documentata nel Rapporto dello scorso anno con una specifica rielaborazione dei dati "Audimob". In sostanza, chi usa prevalentemente l'auto o la moto nel corso della giornata effettua con il mezzo privato il 94% dei propri viaggi, chi va prevalentemente a piedi o in bicicletta lo fa per l'81% delle destinazioni, infine chi sceglie di norma la mobilità collettiva effettua con un mezzo pubblico il 63,6% degli spostamenti.

di integrazione e innovazione di sistema che supportano la transizione (integrazione modale attraverso la pianificazione, integrazione tariffaria, infomobilità e così via).

Ritagliare un ruolo strategico del trasporto pubblico in questo nuovo scenario, nel quale si rimescolano profondamente funzioni, attori e regole del gioco, significa peraltro contrastare i pericoli latenti di squilibrio generato dal paradigma emergente, quali il persistente *uso* dell'auto (mentre ne diminuisce il *possesso*...) e il *digital divide* tra fasce di cittadini.

9. Il focus sulla mobilità urbana

9.1. L'analisi condotta alla scala delle città

La mobilità urbana e l'innovazione dei sistemi di trasporto delle città negli ultimi anni hanno guadagnato una posizione centrale nell'agenda politica nazionale ed europea.

Come noto attualmente il 75% della popolazione dell'UE vive in aree urbane delle diverse forme e dimensioni (Eurostat, 2016), stima destinata a crescere in proiezione oltre l'80% al 2050. In città inoltre avviene una fetta consistente dei viaggi quotidiani delle persone. Per l'Italia le rilevazioni dell'osservatorio Audimob calcolano che circa 2 spostamenti su 3 in un giorno feriale tipo hanno sia origine che destinazione all'interno del perimetro comunale.

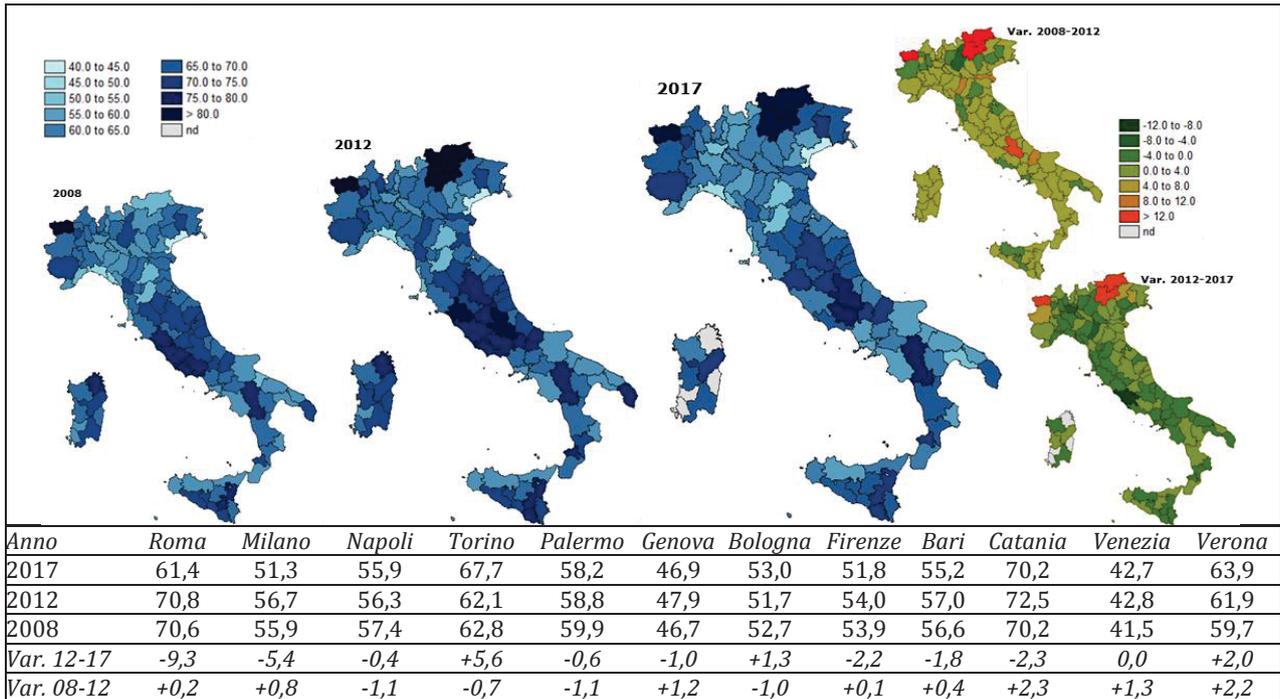
Il progressivo allentamento dei rapporti territoriali da alcuni decenni tende addirittura a far salire queste percentuali, incrementando il numero di quanti si recano in città da "fuori" per consumare servizi pubblici e privati (cd. "city users"). Complice la recente crisi economica che ha spinto fasce di popolazione verso le periferie e i comuni di corona alla ricerca di condizioni abitative e di vita meno onerose, ciò determina un improprio sovraccarico di domanda di pendolarismo che gravita sui principali sistemi urbani aumentandone la congestione e il degrado. Secondo alcune stime recenti (Istat, 2017) solo nei bacini di lavoro delle quattro maggiori città: Torino, Milano, Roma e Napoli gravita quasi il 20 per cento della popolazione italiana. Prendendo inoltre a riferimento le nuove classificazioni statistiche coniate dall'Eurostat, che in sostanza vedono sostituire il grado di urbanizzazione territoriale alle dimensioni amministrative, circa i tre quarti della popolazione nazionale (75,4%) si concentra in città o zone urbane dense, queste seconde corrispondenti ai numerosi poli regionali e medi centri italiani che costituiscono l'intelaiatura portante della provincia italiana.

Precisati questi aspetti d'interesse dello studio, nelle pagine seguenti è proposta una sintesi degli indicatori comunali più significativi da evidenziare, con un focus particolare sulla mobilità dei maggiori centri italiani ed europei, nell'intento di valutare dinamiche e tendenze anche di tipo temporale, principalmente con metà o fine 2010, periodo di riferimento di molte strategie europee su sicurezza stradale, clima ed energia. Ricorrendo a fonti statistiche diverse, si misureranno le variazioni all'interno di due periodi ben precisi, gli anni della crisi (2008-2014) e quelli successivi (2015-2017) con una particolare sottolineatura delle tendenze più recenti, nel duplice obiettivo di individuare potenziali *benchmark* e indicazioni d'intervento sui punti deboli del sistema di trasporto delle città italiane.

9.2. L'oggettività dei numeri: cresce ancora il parco auto

Il primo elemento che emerge dai dati (**Fig. 2**) è la conferma dell'ulteriore incremento generalizzato del numero di autovetture in circolazione sulle strade dei capoluoghi di provincia italiani: 11,4 milioni di auto nel 2017 (+4,1% sul 2014), e 15,3 milioni di veicoli complessivi considerato l'insieme di mezzi a due e quattro ruote. Riprendono a salire anche i motocicli, il cui tasso di crescita era rallentato negli anni precedenti, raggiungendo i 2,4 milioni di unità: specie nelle grandi città del Centro-Nord le "due ruote" a motore tornano ad essere un'alternativa praticabile all'automobile.

Fig. 2 – Auto per 100 abitanti e per comune capoluogo di provincia

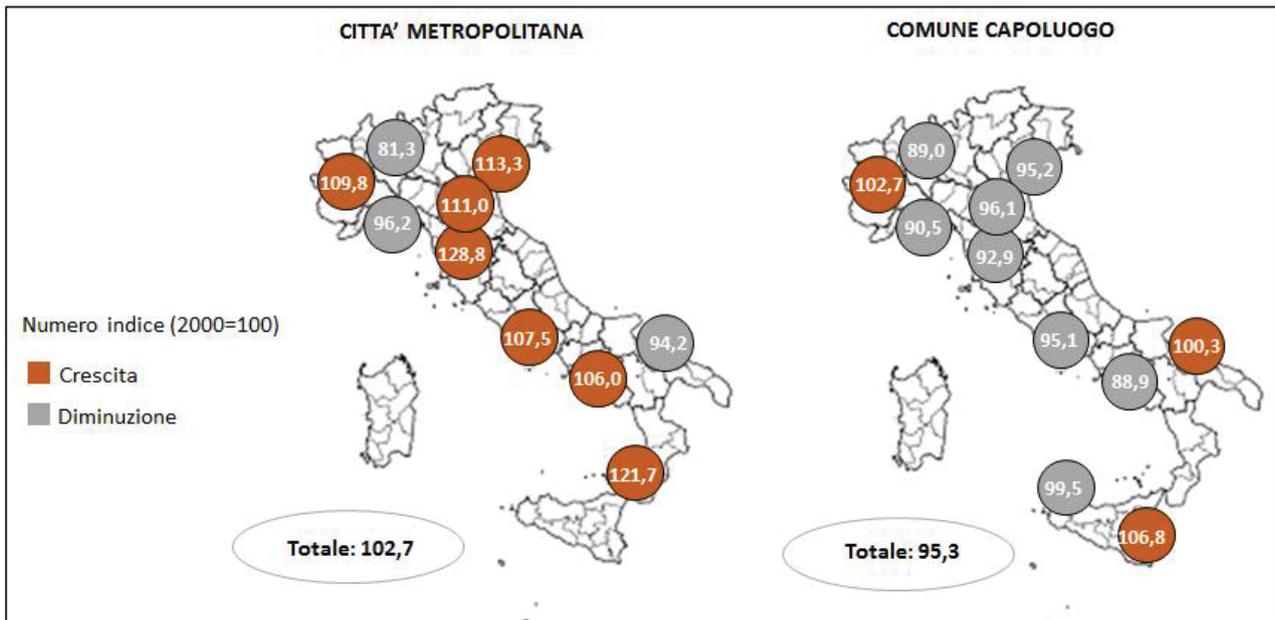


Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI e Istat

Dalla distribuzione geografica e territoriale degli indicatori di densità automobilistica emergono però differenze che meritano di essere evidenziate. La congestione delle grandi città - come si dirà tra breve - determina problemi ambientali ed esternalità di non poco conto, ma fa anche in modo che i centri maggiori siano le realtà dove le politiche di offerta, specie quelle imperniata sul Tpl e sui nuovi servizi, possono raggiungere livelli consistenti, trovando numeri di domanda e condizioni di redditività adeguati. Le dinamiche di motorizzazione 2012-2017 pertanto, nei comuni maggiori, disegnano traiettorie al ribasso (con le significative eccezioni di Torino, Bologna e Verona), mentre si va acutizzando la presenza di auto specie nei centri medi e piccoli. Escludendo dal confronto alcuni capoluoghi con particolari regimi di tassazione (Trento, Bolzano, Aosta) il numero più alto di autovetture in rapporto alla popolazione si registra in alcune medie realtà urbane del Centro-Sud: Frosinone, L'Aquila, Potenza, Isernia, Perugia, Viterbo (da 72 a 77 auto per 100 abitanti).

All'interno del territorio metropolitano sono inoltre specie le periferie a denotare la maggiore crescita veicolare (**Fig. 3**). Scarsa presenza del trasporto pubblico su gomma in provincia e negli ambiti marginali, debolezze strutturali del trasporto suburbano su ferro, assenza di servizi avanzati e politiche d'innovazione ancora embrionali nei comuni di cintura, compresa una minore presenza nell'hinterland di misure di stampo interdittivo (Zone verdi, Ztl, aree pedonali), contribuiscono a determinare un "dualismo" che è anche culturale, attinente a disposizioni generali della società sul fronte della sostenibilità. Intuitivamente, infatti, l'invito a rivedere le scelte di mobilità ha maggiori possibilità di attecchire nei contesti centrali, costituiti da popolazione ad alto reddito e con elevati livelli di istruzione, di quanto non possa avvenire in periferia, tra le classi sociali inferiori e tra le persone in età avanzata con minore istruzione.

Fig. 3 – Andamento dell'indice di motorizzazione. Anni 2000-2017



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati ACI

9.3. Qualità dell'aria e incidenti: ancora indicatori critici

L'analisi delle pressioni che il sistema dei trasporti urbani esercita su ambiente, qualità dei luoghi di vita, salute, continua a presentare molte criticità e limitati segnali di miglioramento, come rilevano ad esempio gli indici di incidentalità e sicurezza stradale rappresentati nel Rapporto.

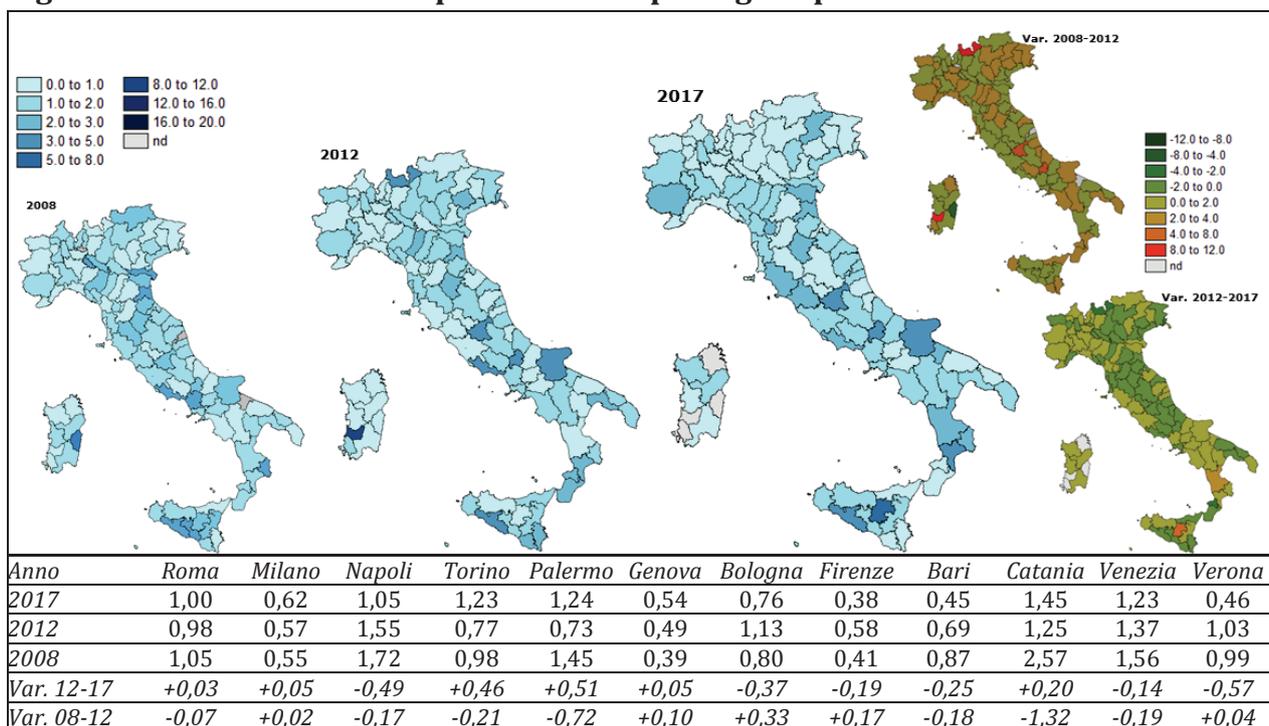
La ripresa del numero di vittime della strada nel Paese è confermata dai dati diffusi in estate (Istat-Aci, 2018), che vedono nel 2017 in crescita specie i decessi su autostrade, raccordi e tangenziali (+8%), nonché sulla viabilità extraurbana (+4,5%), mentre l'aumento è più contenuto sulle strade urbane (+0,3%). Venendo al dettaglio sulle città (**Fig. 4**), tra i maggiori centri Catania, Palermo e Torino risultano i contesti più pericolosi per numero di morti in rapporto agli incidenti (rispettivamente 1,45, 1,24 e 1,23 ogni 100 scontri). Il valore dell'indicatore più alto per quanto riguarda il numero di incidenti si ha invece a Genova (15,5 incidenti per 1.000 auto circolanti nel 2016) seguita da Firenze, Bergamo e Milano.

Tra le tendenze recenti è da notare inoltre la peculiare esposizione dei non automobilisti, in particolare dei cosiddetti "utenti vulnerabili" (pedoni, ciclisti, motociclisti) che insieme ai giovani su due ruote e agli anziani sono sempre più coinvolti negli scontri sulle strade delle città⁷. In particolare, Firenze è il Comune con il valore più alto di vittime e infortunati tra gli "utenti vulnerabili" (80,1%). Tra le altre grandi città si segnala il dato di Napoli (65%), Palermo (60,7%) e Milano (57,2%). Dato il peso statistico rilevante dei grandi centri in generale (25,3% degli incidenti a fronte di una popolazione residente pari al 16% del Paese)

⁷ Nel confronto con il 2007 oltre la metà dei capoluoghi ha registrato variazioni in aumento nel numero di morti e feriti su bicicletta, spesso con percentuali oltre il 100%. Il maggior uso del pedale specie al Centro-Nord e nei comuni di pianura incide inevitabilmente sul dato, richiedendo politiche mirate in grado di favorire la coabitazione dei ciclisti con i "soggetti forti": spazi dedicati, controlli, regole di circolazione calmerate, educazione degli automobilisti, ecc.

L'Italia dovrà in ogni caso incrementare gli sforzi su queste aree per centrare gli obiettivi europei di riduzione delle vittime previsti al 2020 e al 2050.

Fig. 4 – Indice di mortalità⁽¹⁾ per comune capoluogo di provincia



⁽¹⁾ Numero di morti ogni 100 incidenti

Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI e Istat

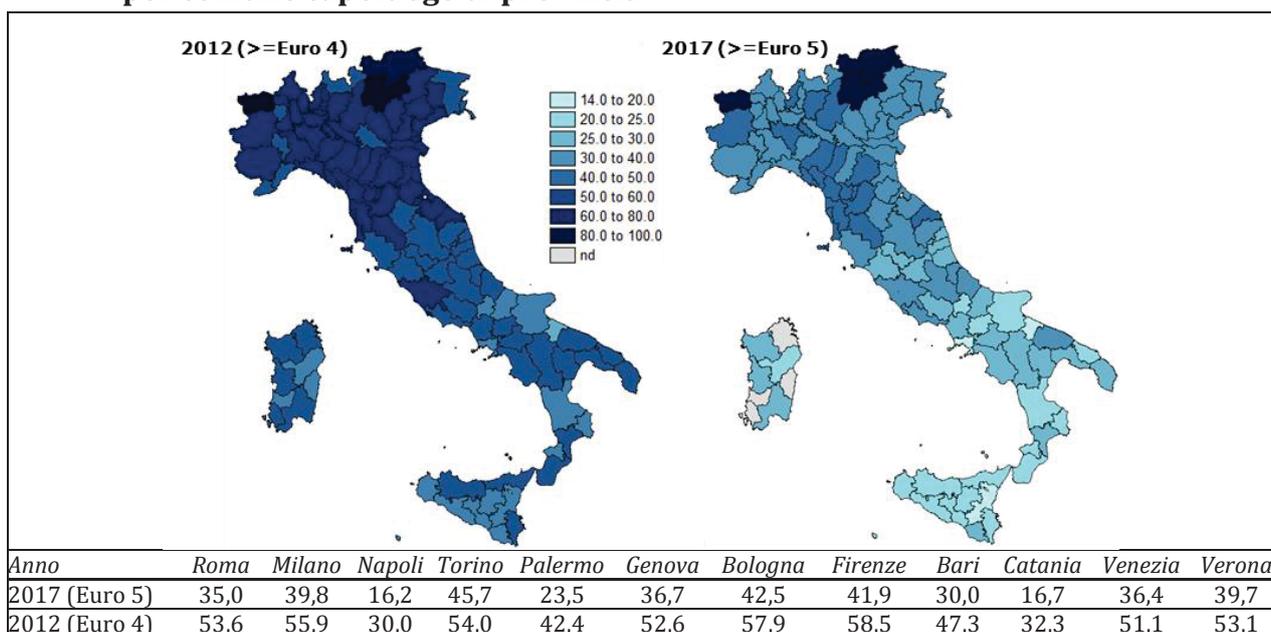
L'inquinamento da traffico continua a rappresentare un problema in diverse realtà del Paese, particolarmente nelle urbane del Nord, che sono le più penalizzate anche per ragioni geoclimatiche favorevoli al ristagno dell'aria (il caso della Pianura Padana). Altrove il problema è meno diffuso, ma anche ambiti specifici come le grandi città del Sud e i contesti urbanizzati del Centro vivono spesso fasi critiche nei mesi invernali.

Di sicuro negli ultimi anni i miglioramenti tecnologici apportati ai motori hanno determinato un significativo salto di efficienza del trasporto stradale. Grazie ad esempio alla diminuzione delle emissioni medie per km percorso dei veicoli nuovi, tra il 1990 e il 2015 le emissioni di ossidi di azoto sono diminuite del 53,1% e quelle di particolato primario, PM_{2,5}, sono diminuite del 59,9%. Ciononostante, data l'alta presenza di veicoli in ambito urbano e l'aumento dei chilometri percorsi, la qualità dell'aria in molte zone abitate stenta a rientrare nei valori limite stabiliti a garanzia della salute umana.

A giudicare dagli sforamenti avvenuti nel 2017 (Legambiente, 2018) e analizzando i livelli di inquinamento delle aree più densamente abitate, i provvedimenti adottati in vari piani/accordi di qualità dell'aria sembrano servire a poco. Gli interventi sono presi con forte ritardo (e in una logica riparatoria o emergenziale) poco controllati nell'applicazione, in gran parte limitati ai mesi invernali. Anche quando costituiscono un passo in avanti verso il coordinamento tra i territori - come il recente accordo tra le regioni del bacino padano - i provvedimenti non sembrano al momento possedere strumentazione e forza attuativa adeguati alle necessità.

Del resto, le evoluzioni dell'industria e le tendenze del mercato, come una certa sobrietà negli acquisti di vetture (più visibile per i problemi economici al Sud), da soli non sono sufficienti a migliorare le performance ambientali complessive del trasporto in città. Anzi non si può mancare di notare che le aree più inquinate al momento sono anche quelle con il maggiore sforzo di rinnovo del parco ed evoluzione delle tecnologie di trazione (Fig. 5). Difficilmente dunque, in queste realtà, senza il concorso di più componenti del trasporto oltre a quello stradale, e senza riuscire a incidere sulla domanda di mobilità privata, si potranno risultati consistenti contro lo smog evitando le sanzioni disposte dalle istituzioni europee.

Fig. 5 - Percentuale di auto almeno euro 4 (2012) o almeno Euro 5 (2017) sul totale per comune capoluogo di provincia



Fonte: elaborazioni Isfort su dati ACI

Qualche considerazione va fatta inoltre in merito al problema delle emissioni climalteranti su cui sono sempre più spesso chiamate a mobilitarsi le grandi aree urbane. Diversi dubbi in merito possono essere rilevati sulle strategie scelte per incentivare il ricambio veicolare, spesso tradotte “sul campo” in misure estemporanee che andrebbero meglio coordinate a livello nazionale e territoriale. La lontananza dagli obiettivi di riduzione dei gas ad effetto serra e dei consumi energetici (target fissati al 2030 e 2050 dal Libro Bianco 2011 e precisati più di recente in seguito all’Accordo sul Clima di Parigi 2015) in ogni caso richiama i vari attori industriali e istituzionali a uno sforzo supplementare in grado di accelerare il passaggio verso tecnologie e sistemi di trasporto apertamente alternativi al petrolio⁸.

⁸ Tra i target strumentali da ricordare rientrano i limiti alla CO₂ delle auto nuove (cd. emissioni allo scarico) definiti nell’ambito di varie direttive e regolamenti sull’energia e la qualità dei carburanti, che difficilmente potranno essere centrati senza un’accelerazione dei ritmi di messa in produzione e vendita di modelli chiaramente *green* nonché di peso, dimensioni e potenza ridotti.

9.4. I segnali in controtendenza sul fronte della “mobilità sostenibile”

Nell'insieme dei comuni capoluogo di provincia continua a crescere la rete di piste ciclabili disponibile: nel 2016 si rilevano in ambito urbano 21,1 km ogni 100 kmq di superficie comunale in confronto ai 13,7 del 2008 e ai 17,4 del 2011. Padova è la città con la densità di ciclabili più elevata, molto al di sopra della media complessiva (181,7 km ogni 100 kmq) seguita a qualche lunghezza da Mantova (163,1). Tra le città maggiori spicca invece il dato di Torino (151,7 km ogni 100 kmq) e di Milano (118,3), specie quest'ultima con valori in forte crescita dal 2010. Le altre tendenze positive sono in ogni caso molto concentrate nelle regioni del Centro-Nord; inoltre solo in tre capoluoghi del Mezzogiorno (Cagliari, Palermo, Cosenza) l'indicatore di dotazione delle piste ciclabili supera il valore medio nazionale.

Le differenze regionali sono marcate sia come tendenze, sia come valori assoluti di dotazione per quanto riguarda altri indicatori di mobilità sostenibile, come la presenza di Zone 30 km/h e la disponibilità di aree pedonali, parametro anche questo in costante aumento dal 2008 (i dati sulle città si fermano al 2015). Firenze, Bologna e Milano tra le grandi città sono quelle che hanno promosso di più tale misura; specie nel capoluogo lombardo negli ultimi anni la diffusione delle “strisce blu” è stata notevole, passando da 38,2 stalli per 1.000 auto circolanti del 2008 ai 118,6 del 2015.

Infine torna a crescere moderatamente la superficie di Ztl. Sono 13 i capoluoghi con estensione in aumento nel 2016, anche se resta sostanzialmente stabile l'incidenza di tali aree sul territorio comunale generale (l'aumento riguarda diversi centri in passato privi di dispositivi apprezzabili tra i quali Palermo e Reggio Calabria). Quasi tutte le grandi città hanno aree interdette al traffico con estensioni superiore alla media: ai primi posti Milano, Firenze e Roma, seguite da Bologna e Torino. Chiude Catania, la cui Ztl occupa meno dello 0,1% della superficie comunale.

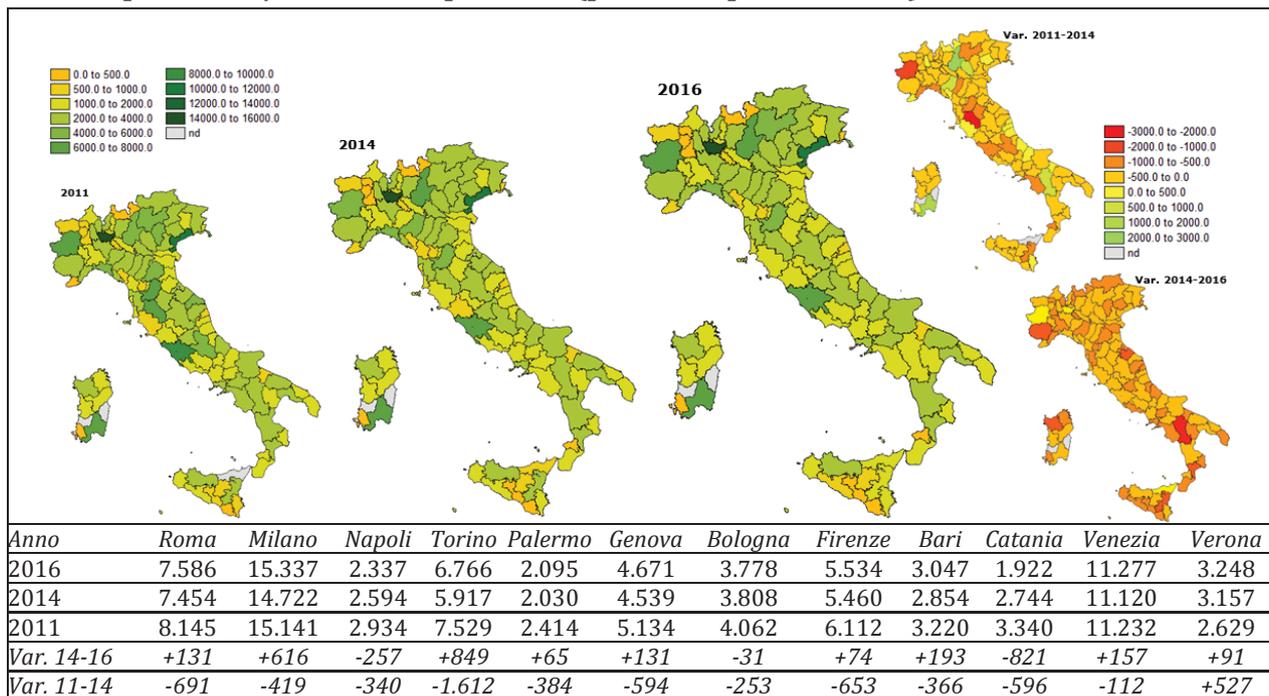
9.5. Pochi passi in avanti sulla “qualità” delle politiche

Di contro a queste tendenze positive nel 2016 in Italia continua a ridursi la domanda di trasporto pubblico locale (Tpl). Tra le grandi città pesano soprattutto i forti decrementi di Roma (-2% di passeggeri trasportati), Milano (-4,4%) e Napoli (-5,9%). Venezia (790 passeggeri annui per abitante) registra nel 2016, come per gli anni precedenti, il numero più elevato di passeggeri in rapporto alla popolazione residente; Milano, Roma e Trieste sono le altre città stabilmente nella parte alta della classifica.

La diminuzione dell'offerta (posti-km per abitanti) prosegue del resto in quasi tutti i contesti comunali, in modo più evidente a Napoli e Catania (**Fig. 6**), rafforzando nel complesso l'idea di politiche per la mobilità sostenibile tuttora estemporanee e poco raccordate con altri settori urbani. Milano e Torino tra i grandi comuni forniscono i segnali più incoraggianti di ripresa dell'offerta pubblica, mentre alcune incertezze derivano in generale dal mancato completamento della pianificazione, che potrebbe rendere meno flessibili alcune integrazioni per la qualità del servizio: es. trasporto bici su Tpl, titoli di viaggio unici gomma-ferro, agevolazioni tariffarie per gli utenti dei parcheggi di interscambio.

Tuttora deficitario appare infine il quadro di attuazione in vari ambiti geografici (Sud d'Italia) e dimensionali delle città (centri medi) riguardanti la diffusione di specializzazioni semaforiche, sistemi informativi e di pagamento avanzati per il Tpl.

Fig. 6 – Posti-km offerti dal Trasporto Pubblico Locale nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana (posti-km per abitante)



Fonte: elaborazioni Isfort su dati Istat

9.6. L'Europa chiama

Il raffronto diretto sul riparto modale delle città continentali sopra 100mila abitanti, per quanto approssimativo e da migliorare sotto molti aspetti (specie sotto il profilo temporale e della copertura territoriale)⁹ conferma una volta di più il modello “auto-centrico” che contraddistingue le aree abitate italiane.

Concentrandosi in particolare sulle città con disponibilità di dati aggiornati almeno al 2005, si può dire che la mobilità automobilistica rappresenta in Europa certamente un pezzo importante del trasporto in area urbana, sebbene non l'unico. Non sempre e non dappertutto, infatti, il motore costituisce la prima soluzione cui ricorrono le persone per spostarsi quotidianamente da un luogo all'altro. In molti dei centri più rilevanti, come le capitali, l'auto privata rappresenta ad esempio la seconda opzione dei cittadini, superata seppure di poco dal trasporto pubblico il quale svolge una funzione rilevante dell'accessibilità urbana (**Tab. 18**).

Nel nostro Paese è raro invece trovare realtà in cui l'automobile non sia in testa alle scelte di spostamento dei cittadini. Solo Bolzano e Ferrara, tra i centri con indagini aggiornate, rientrano in questo gruppo: auto e moto si fermano al 34% dei viaggi urbani, nel primo caso e al 42% nel secondo, a fronte di spostamenti ciclo-pedonali pari rispettivamente al 58% e al 44% del totale. Sulla scia si posizionano altre città emiliane come Ravenna e Bologna dove il

⁹ L'analisi interessa un nutrito campione di aree urbane sopra 100 mila abitanti appartenenti a 32 paesi europei incluse nella Banca dati EPOMM-TEMS, 250 delle quali con disponibilità di dati aggiornati almeno al 2005. EPOMM è l'associazione dei Mobility Manager europei. Il progetto TEMS è in corso da metà 2011 con l'intento di collezionare statistiche e rendere le indagini sulla ripartizione modale delle città sempre più standardizzate e comparabili. Per info e indicazioni metodologiche vedi: www.epomm.eu.

motore “assolve” meno della metà degli spostamenti e, fuori campione, alcuni centri sotto i 100mila abitanti: Pisa, Pavia, Merano. Per il resto solo Venezia (45%) e Genova (49%) - la città lagunare anche per le eccezionali condizioni dell’ambiente fisico - possono vantare quote di ricorso all’automobile sotto il 50% (i numeri tuttavia molto datati, riferiti al 2001). Ciò significa che nei restanti contesti più di uno spostamento su 2 in città avviene con mezzi non sostenibili. Il record negativo tra le realtà monitorate si ha a Palermo, Bari, Perugia, Parma e Messina (il motore privato supera il 70%). Poco sotto si collocano altri grandi centri come Cagliari, Verona, Torino, Catania e Firenze (Cagliari, Catania, Firenze con statistiche non aggiornate riferite ai primi anni 2000).

Tab. 18 – Riparto modale per classe dimensionale delle città. Anni 2005-2016

Valori percentuali di spostamenti (dati medi)

Tipologia di città	Pedoni	Bici	Tpl	Auto
Capitali UE	23	6	36	35
Grandi centri (>500 mila abitanti)	24	6	26	43
Medio-grandi aree urbane (>300<500 mila abitanti)	25	7	20	48
Città medie (>100<300 mila abitanti)	22	11	16	51
Totale (*)	23	10	16	51

(*) Sono incluse 149 città sotto 100 mila abitanti con dati aggiornati almeno al 2005

Nota: eventuali incongruenze nei totali percentuali di riga sono da attribuire alla procedura di arrotondamento

Auto e moto sono considerate insieme

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS (consultazione giugno 2018)

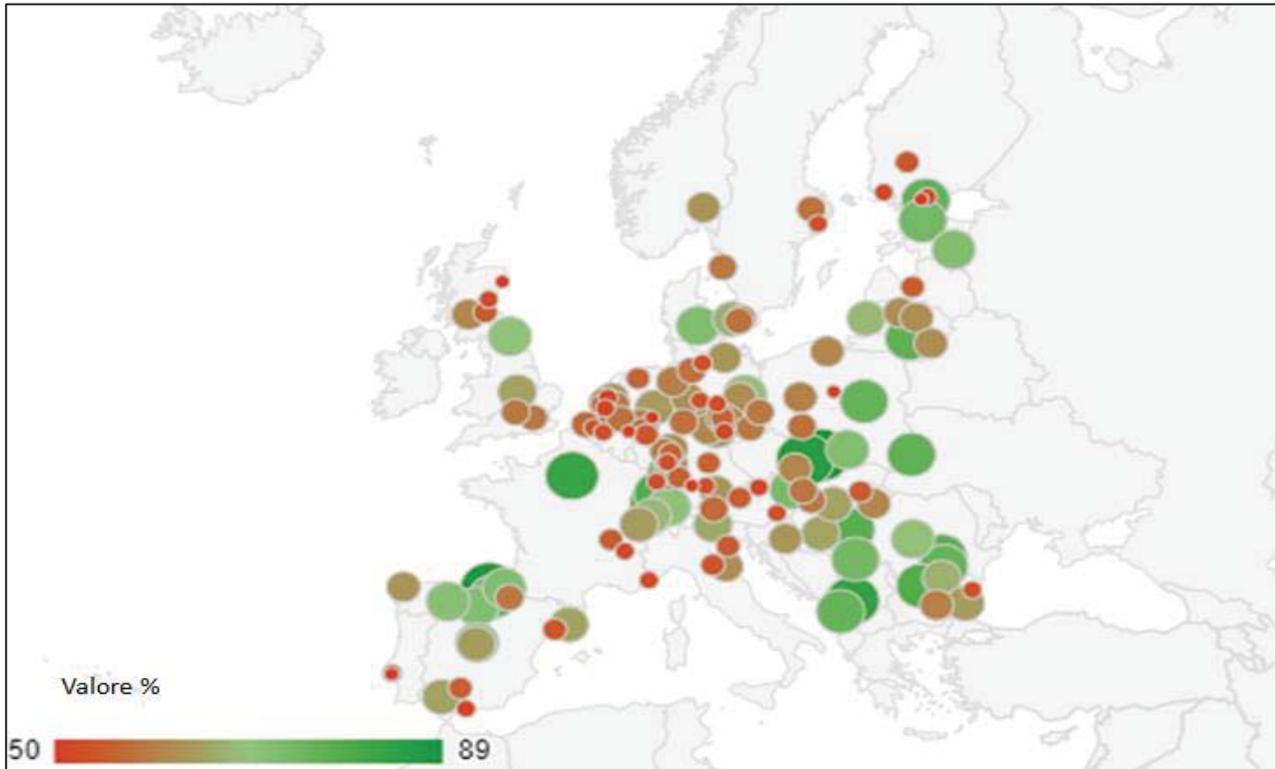
Considerando tutte le alternative all’auto (**Fig. 7**), le città italiane risultano in media distanziate di 15-20 punti percentuali dagli indicatori delle principali aree urbane Nord e Centroeuropee (Parigi, Vienna, Madrid, Stoccolma, Londra, Bruxelles, Helsinki, Budapest, Tallin) dove, per ragioni diverse organizzative o connesse alle consuetudini sedimentate nelle persone oltre il 35-40% di spostamenti avviene mediante trasporto pubblico (con punte superiori al 50% a Bratislava, Varsavia e Bucarest). Per fare un paragone, risultano con quote di trasporto pubblico sopra il 20% solo 4 città con dati recenti: Torino, Bologna, Ravenna e Padova.

Nessuna sorpresa quanto al riparto modale pro biciclette. Detto delle eccezioni relative ai centri dell’Italia nordorientale, la stragrande maggioranza delle città italiane presenta percentuali di utilizzo della bici tra l’1% e il 5%, dunque nettamente inferiore a quelle rilevate in molte parti nel continente. Nell’insieme le città di Francia, Spagna e Portogallo con l’Italia (e il gruppo dei Paesi dell’Est) spingono nettamente verso il basso la media europea del ricorso al pedale. Ad eccellere in questo ambito sono Copenaghen tra le capitali e diverse città olandesi come Eindhoven, Groningen, Leiden, Zwolle (nella stessa Amsterdam si svolgono su pedale oltre il 20% dei viaggi in area urbana). La città tedesche di Munster e Friburgo guidano dopo Eindhoven la classifica europea rispettivamente con il 38% e il 34% di spostamenti in bici e sempre al Nord si segnalano nelle posizioni vertice vari centri svedesi (Uppsala, Orebro e Lund).

Riguardo alla pedonalità, il database nazionale copre un ampio ventaglio di posizioni: come detto i capoluoghi italiani assommano alcuni numeri da città nordeuropee (Foggia, Bolzano, Bari, Ravenna) e molte percentuali sotto il 10-12% (Torino, Padova, Parma, Bergamo, Perugia, Palermo, Reggio Emilia), che distanziano in maniera significativa il contesto italiano dalle performance di altre aree mediterranee con conformazioni fisiche (sviluppo in pianura) e disposizione “naturale” (climatica) favorevoli agli spostamenti senza mezzi. Le città

spagnole spiccano particolarmente nel camminare con le realtà Basche e del Nord, dove si effettuano a piedi oltre il 50% dei viaggi (Bilbao, Leòn, Vitoria-Gasteiz, seguite a stretto giro da Donostia-San Sebastiàn e Tarragona) ma si raggiungono agevolmente quote oltre il 40% a Barcellona, Burgos, Cordoba, Valencia.

Fig. 7 – Città europee con popolazione superiore a 100mila abitanti che presentano elevate percentuali di spostamenti con mezzi sostenibili (Tpl+bici+pedoni). Anni 2005-2016



Fonte: elaborazioni Isfort su dati EPOMM-TEMS (consultazione giugno 2018)

9.7. Le possibili azioni

Come indicato in diversi *forum* di confronto recenti tra istituzioni, organizzazioni e associazioni attive sul fronte della mobilità sostenibile¹⁰ il primo punto da considerare per un rapido cambio di rotta della situazione italiana è un *piano nazionale* o un *programma straordinario per la mobilità delle aree urbane* che da un lato permetta di consolidare i timidi passi su alcuni versanti, e dall'altro (soprattutto) rafforzi e finalizzi "sul campo" gli impegni delle diverse strategie di cambio modale, innovazione, de-carbonizzazione delle città.

Tale programma dovrà contribuire a più esigenze segnalate nel corso della presente indagine: 1) definire strumenti normativi adeguati, rafforzando i poteri di intervento delle autorità locali; 2) individuare target precisi di riduzione del traffico superfluo a livello locale, supportando le autorità cittadine nel verificare il raggiungimento di obiettivi di sicurezza, qualità dell'aria, decarbonizzazione, efficienza energetica; 3) fornire una continuità di risorse

¹⁰ Tra i più importanti si ricordano gli Stati Generali della Mobilità Nuova a Pesaro nel settembre 2017 (vedi il *Position paper*) e il Tavolo tecnico istituito su iniziativa della Presidenza del Consiglio da cui è scaturita la pubblicazione *Elementi per una roadmap della mobilità sostenibile* (RSE-MATTM e altri, Maggio 2017).

ai progetti delle città premiando le politiche locali più performanti e concrete sul fronte della mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro (come ad esempio nella logica del già citato “Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro” del Ministero dell’Ambiente); 4) indirizzare le innovazioni di mercato su obiettivi coerenti, capaci di riqualificare il parco veicolare ma anche di mettere al centro lo spostamento della persona e non più solo quello del mezzo.

Una seria *politica nazionale per l’innovazione dei veicoli* dovrà in ogni caso favorire lo sviluppo della ricerca industriale sui motori lungo tre direttrici complementari: progressiva efficienza e sicurezza dei veicoli tradizionali; migliori prestazioni anche dei motori alternativi (gas naturale, elettrico, ibridi) per aumentare gli effetti finali su energia e ambiente; incentivo alla diffusione di nuovi veicoli a zero o basse emissioni di CO₂, anche sfruttando meglio soluzioni di “micro mobilità” e sviluppi della e-mobility (minicar, bici e motorini elettrici, segway, monopattini, ecc.) da promuovere quali alternative ai mezzi a motore tradizionale specie nei tragitti più brevi e tipicamente di area urbana.

A livello locale, il confronto con le performance recenti italiane e straniere porta a enfatizzare alcuni indirizzi di governo delle città su cui richiamare prioritariamente l’attenzione. Tra questi rientrano:

- *l’applicazione convinta di logiche di “network”* sul lato operativo e della programmazione dei servizi alternativi all’auto privata: apparati informativi comuni, proposte tariffarie integrate e promozionali, marketing congiunto fra trasporto di linea, taxi e servizi a chiamata, sistemi di noleggio delle biciclette, aree di sosta, ecc.;
- il rafforzamento della *pianificazione* secondo i principi di integrazione territoriale a scala metropolitana, trasparenza, partecipazione propri dei PUMS per come identificati dalle Linee guida europee e recepite dal Governo nazionale; specie nei centri maggiori l’elaborazione del Piano potrà essere l’occasione per l’istituzione di autorità funzionanti da “cabina di regia” tra i vari attori e interessi fondamentali, dove far convergere settori dell’amministrazione, imprese del trasporto di linea su gomma e ferro, operatori della sosta, gestori di servizi innovativi sia comunali che di area vasta.
- l’attuazione di *investimenti tecnologici* in reti e servizi locali (*smart grid*, infomobilità, apparati ITS per la mobilità pubblica), strettamente connessi alla pianificazione urbana e realizzati secondo i criteri enunciati in apposite linee guida nazionali e comunitarie, con definizione di target strumentali, intermedi e finali da realizzare e valutare nel tempo (anche sul lato della sostenibilità economica);
- la revisione delle iniziative di *pricing* e interdizioni al traffico, da rendere coerenti con i vari obiettivi ambientali – di contenimento di gas serra e di riduzione di polveri e miscele nocive per l’uomo - limitando effetti di rimbalzo e contraddizioni tra le misure adottate. Da rivedere anche la politica fiscale regionale (eco-incentivi) che va resa più omogenea e coerente, in concorso con quella nazionale, al fine di orientare gli acquisti di imprese e cittadini verso veicoli più leggeri e puliti;
- la diffusione di *politiche urbane di gestione degli spazi* non solo nei centri storici, ma capaci di coinvolgere sempre più la periferia, secondo schemi che contemplano nei tempi lunghi indirizzi di pianificazione orientati al trasporto pubblico (*Transit Oriented Development - TOD*) e, nel breve periodo, soluzioni diffuse di *traffic calming* (Zone 30 km/h e a velocità ridotta) utili a riconoscere spazi e protezioni ai soggetti non motorizzati. In una città più equilibrata nelle forme di sviluppo sarà, infatti, più facile che passeggeri, ciclisti e pedoni nelle varie condizioni (normodotati, disabili, anziani, bambini) divengano, come risulta in buona parte d’Europa, attori pubblici riconosciuti e utenti a pieno titolo della strada.

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 31.12.2019, 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 procedura di gara attualmente in corso si basa 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 all'autunno, 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 l'allungamento 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 27.01.2017 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 termine del 2017, poi del 2018. Il Consiglio di Stato, in data 8 marzo 2018, ha decretato la piena correttezza della procedura di aggiudicazione.

Un'ulteriore fase di contenzioso si è aperta nel corso del 2018 con l'apertura di un ricorso per revocazione. Il ricorso, notificato qualche giorno prima dell'incontro per la firma del contratto già calendarizzato, ha visto l'ennesima interruzione delle procedure in attesa della conclusione del contenzioso, contestualmente alla proroga dei contratti in corso fino al 31.12.2019. La discussione presso il Consiglio di Stato è avvenuta in data 24.01.2019, mentre la sentenza non è stata ancora pubblicata.

La Regione FVG inoltre, quale ente competente per il servizio di trasporto pubblico locale, è il soggetto che determina le politiche tariffarie da applicarsi al servizio ed attua politiche di impulso all'utilizzo dello stesso.

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

Delibera n° 717

Estratto del processo verbale della seduta del

21 marzo 2018

oggetto:

LR 23/2007. MODIFICHE ALLA DGR 2658/2017 RECANTE "APPROVAZIONE DEL REGIME TARIFFARIO PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DAL 01.01.2018".

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

Visto il decreto legislativo 1° aprile 2004, n. 111 (Norme in materia di attuazione dello Statuto Speciale della Regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti), con il quale sono state, tra l'altro, trasferite alla Regione tutte le funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità di trasporto effettuate, salvo quelle proprie dello Stato;

Visto l'articolo 9, comma 1, lettera c) della legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 (Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), il quale prevede che la Regione definisca il sistema tariffario del trasporto pubblico e i suoi adeguamenti;

Visto l'articolo 38, comma 1, della legge regionale n. 23/2007 per il quale i contratti di servizio stipulati dagli Enti locali con i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, esistenti alla data di entrata in vigore della legge medesima, restano disciplinati dalla normativa regionale previgente in materia di trasporto pubblico locale;

Visto l'articolo 5, comma 1, lettera c) della legge regionale n. 20 del 7 maggio 1997, il quale prevede che le tariffe di trasporto pubblico locale siano determinate dalla Regione;

Vista la deliberazione n. 2658 del 28 dicembre 2017, con la quale la Giunta regionale ha approvato il regime tariffario dei servizi di linea del trasporto pubblico locale in vigore dal 1° gennaio 2018 per i trasporti ferroviari, automobilistici e marittimi;

Rilevato che con la citata propria deliberazione n.2658/2017 si è disposto:

- di riservarsi la possibilità di approvare, con successivo atto, specifiche tariffe sperimentali per quanto attiene la promozione dei servizi ferroviari a valenza turistica a partire dalla linea ferroviaria Sacile-Gemona, dando mandato agli uffici di definire la proposta operativa di tali tariffe;

- di dare mandato alla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di avviare un percorso operativo, da attuare in condivisione con le aziende esercenti i servizi di TPL automobilistico e marittimo e da concludersi entro il primo trimestre del 2018, finalizzato ad approfondire i possibili impatti operativi e gestionali relativi all'equiparazione alla tariffa ordinaria del costo dei biglietti acquistati con dispositivi mobili, al fine di assicurare un'omogenea applicazione su tutto il territorio regionale della modalità di acquisto di biglietti da dispositivi mobili tramite applicazioni digitali, SMS o altre piattaforme di mobile ticketing, riservandosi di approvare i relativi esiti con successivo atto;

Rilevato inoltre che con la medesima deliberazione è stata definita un'ulteriore integrazione sperimentale, concordemente definita con le Società Ferrovie Udine Cividale S.R.L. e SAF – Autoservizi FVG S.p.A, avente come finalità il miglioramento dell'attrattività dei servizi di TPL per le relazioni tra Udine e Cividale, comprese le località

intermedie e i comuni delle valli del Cividalese e Udine, attivabile a partire dal 01 giugno 2018, in considerazione dei tempi tecnici necessari all'adeguamento dei sistemi informativi stimati dalle aziende e che risulta quindi opportuno, stante l'approssimarsi di tale data, confermare tale previsione previa verifica con i gestori;

Rilevato che l'atto di proroga n. 216 di data 29 dicembre 2017 sottoscritto tra la Regione e la società Trenitalia S.p.A. e relativo alla proroga del contratto per la gestione dei servizi ferroviari regionali prevede all'articolo 7, comma 1, che "Trenitalia si impegna ad aderire a nuovi progetti di integrazione proposti dalla Regione." e che la "Regione si impegna a sostenere i costi dell'integrazione e a compensare eventuali minori introiti derivanti dall'applicazione di detti progetti di integrazione."

Preso atto che in data 8 marzo 2018, con sentenza n. 1495 il Consiglio di Stato ha conclusivamente deciso in ordine all'aggiudicazione definitiva della gara bandita dalla Regione Friuli Venezia Giulia per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri automobilistici urbani ed extraurbani, comprensivi dei servizi tranviari e dei servizi marittimi di competenza della stessa su bacino unico regionale, e che l'offerta di gara contiene, tra gli altri, un impegno ad attivare l'integrazione ferro-gomma nonché la previsione di specifici titoli integrati;

Ritenuto pertanto opportuno, nelle more della conclusione degli adempimenti preliminari e della sottoscrizione del nuovo contratto di servizio con la società TPL FVG S.c.ar.l., aggiudicataria definitiva dei servizi di TPL automobilistici, di cui sopra, avviare una valutazione con i gestori dei servizi ferroviari (Trenitalia e Ferrovie Udine-Cividale) e con il nuovo gestore dei servizi automobilistici finalizzata alla definizione e successiva attivazione del sistema di integrazione tariffaria dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale dando mandato alla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di dare avvio ai necessari adempimenti e alle relative attività da concludersi antecedentemente all'avvio dei servizi da parte del nuovo affidatario dei servizi TPL automobilistici, tranviari e marittimi su bacino unico regionale;

Considerato che il giorno 19 marzo 2018 è stato inaugurato il Centro di Interscambio Modale Regionale (CIMR) di 1° livello di Ronchi dei Legionari denominato "Trieste Airport" e che su tale infrastruttura intermodale si attestano, oltre ai servizi aerei, anche i servizi ferroviari e quelli automobilistici TPL il cui avvio operativo è avvenuto tra il 19 e il 20 marzo 2018, e che sono previste, da parte del gestore del CIMR, specifiche agevolazioni per gli abbonati TPL per la fruizione dei parcheggi a servizio dei terminal automobilistico e ferroviario;

Ritenuto opportuno prevedere in termini sperimentali, contestualmente alla partenza operativa dei servizi della struttura intermodale di cui sopra, ed al fine di migliorare l'attrattività in fase di avvio di tale struttura, un accompagnamento ed un monitoraggio

degli effetti delle predette agevolazioni, dando mandato alla competente Direzione Centrale infrastrutture e Territorio di porre in essere i necessari adempimenti finalizzati all'individuazione di eventuali ulteriori agevolazioni da definire congiuntamente tra la Regione e la Società aeroportuale;

Preso atto che:

- in esito alla proposta operativa formulata dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio ai gestori del trasporto pubblico locale regionale, relativa alla definizione di specifiche tariffe sperimentali per quanto attiene la promozione dei servizi ferroviari a valenza turistica a partire dalla linea ferroviaria Sacile-Gemona, sono state valutate, nell'ambito della riunione dd. 15 marzo 2018 con i gestori TPL automobilistici e ferroviari e la Società Aeroporto FVG avente ad oggetto proposte di modifica del regime tariffario 2018, tra l'altro, come da relativo verbale:

- a) la previsione di trasporto gratuito delle bici al seguito per i titolari di regolare biglietto per l'accesso ai servizi ferroviari e automobilistici effettuati sulla linea Sacile-Gemona e sui servizi automobilistici di prosecuzione verso le vallate di riferimento, e sui servizi automobilistici extraurbani effettuati sul restante territorio regionale, nei limiti consentiti dal mezzo di trasporto;
- b) la previsione di un biglietto di andata e ritorno (con ritorno in giornata) per determinate relazioni con destinazione i poli turistici regionali balneari al costo pari al doppio del valore della corsa semplice scontato del 10%. Le relazioni interessate sono Udine-Lignano; Latisana –Lignano; Udine-Grado; Cervignano-Grado; Gorizia-Trieste Airport-Monfalcone-Grado; Trieste-Grado; Pordenone-Lignano; Trieste Airport-Lignano;

- in relazione alle proposte di cui sopra, in esito alla predetta riunione dd. 15.03.2018, si è deciso, concordemente con le Aziende TPL interessate:

- per la proposta distinta con la lettera a), prima della sua attuazione, di attivare un approfondimento, che coinvolga anche con Promoturismo FVG, stanti gli elementi di criticità già oggi presenti nelle situazioni di maggiore afflusso, per la regolazione degli accessi ai servizi ferroviari/automobilistici con bici al seguito, da concludersi entro il 31 maggio 2018;
- per la proposta distinta con la lettera b), di attuarla a partire dall'avvio della stagione turistica estiva 2018;

Atteso che in correlazione con la definizione, in atto, tra la Regione e la Fondazione FS, di specifica convenzione avente ad oggetto la realizzazione di un programma strutturato di treni con materiale storico sulle tratte ferroviarie regionali (a partire dalla linea ferroviaria turistica Sacile-Gemona), risulta opportuna la definizione di uno specifico titolo

promozionale turistico per viaggi di andata e ritorno per i treni effettuati con materiale storico sulla rete ferroviaria regionale;

Ritenuto, di individuare per tale titolo di viaggio, avente carattere promozionale, e da correlarsi alle caratteristiche del materiale di trazione da utilizzare per la realizzazione dei treni turistici con materiale storico, (locomotiva a vapore o locomotiva diesel) due distinte fasce di prezzo, pari a 15,00 euro per gli adulti e di 7,50 euro per ragazzi di età 4-12 anni per treni trainati con locomotiva a vapore, e di 10,00 euro per gli adulti e di 5,00 euro per ragazzi di età 4-12 anni per treni trainati con locomotiva diesel, questi ultimi relativi a servizi aventi a riferimento la linea Sacile-Gemona. Tale titolo sarà acquistabile presso tutti i canali di vendita Trenitalia;

Atteso altresì che, in esito agli approfondimenti effettuati con i gestori dei servizi automobilistici relativamente ai possibili impatti operativi e gestionali dell'equiparazione alla tariffa ordinaria del costo dei biglietti acquistati con dispositivi mobili, come evidenziato dai gestori dei servizi TPL automobilistici nella predetta riunione dd. 15.03.2018 e confermato dagli stessi con successiva nota dd. 16.03.2018, a partire dal mese di giugno 2018 sarà attivata la vendita dei titoli di viaggio urbani (corsa semplice e giornaliero) su dispositivi mobili con App unica regionale, allo stesso prezzo dei titoli acquistati presso le rivendite;

Atteso infine che, con la predetta DGR n. n.2658/2017 si è previsto, in relazione all'avvio dei servizi ferroviari sulla linea Sacile-Maniago, uno specifico titolo di viaggio promozionale, finalizzato ad accompagnare l'avvio dei servizi nella fase iniziale, prevedendo che fino al 31 marzo 2018, i viaggiatori accedono ai servizi ferroviari sulla tratta Sacile- Maniago con titolo di viaggio promozionale di corsa semplice. Tale titolo di viaggio, che consente l'utilizzo dei servizi ferroviari su ogni origine/destinazione della tratta di cui sopra, viene emesso da Trenitalia con riferimento al secondo scaglione tariffario, relativo alla tariffa di corsa semplice 39/7/1 Ordinario, al costo di euro 1,55 per gli adulti e 1,25 per i ragazzi;

Ritenuto di prolungare la presenza di tale titolo di viaggio promozionale fino a tutto il mese di maggio 2018;

Ritenuto, sulla base di quanto sopra indicato, di prevedere conseguentemente:

- l'equiparazione alla tariffa ordinaria del costo dei biglietti acquistati con dispositivi mobili, a partire dal mese di giugno 2018 per i titoli di viaggio urbani (corsa semplice e giornaliero) venduti dalle aziende ATAP S.p.A, TRIESTE TRASPORTI S.p.A e SAF - Autoservizi FVG S.p.A. e APT Gorizia S.p.A., che saranno acquistabili tramite un'applicazione unica per le quattro aziende;
- contestualmente alla partenza operativa dei servizi relativi ai terminal ferroviario e automobilistico afferenti alla struttura intermodale "Trieste Airport" , ed al fine di

migliorare l'attrattività in fase di avvio di tale struttura, un monitoraggio degli effetti delle predette agevolazioni già previste dalla struttura aeroportuale per l'accesso ai parcheggi a favore degli abbonati del TPL, dando mandato alla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, in esito al monitoraggio, di porre in essere i necessari adempimenti finalizzati all'individuazione di eventuali ulteriori agevolazioni da definire congiuntamente tra la Regione e la Società aeroportuale;

- il trasporto gratuito delle bici al seguito per titolari di regolare biglietto per l'accesso ai servizi ferroviari e automobilistici effettuati sulla linea Sacile-Gemona e sui servizi automobilistici di prosecuzione verso le vallate di riferimento, e sui servizi automobilistici extraurbani effettuati sul restante territorio regionale, nei limiti consentiti dal mezzo di trasporto, da avviare, ove tale gratuità non sia già attiva, in esito agli approfondimenti operativi che saranno definiti congiuntamente dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, dalle aziende di TPL e da PromoturismoFVG, finalizzati ad individuare le modalità di regolamentazione degli afflussi delle persone con bicicletta al seguito sul sistema dei servizi di TPL, da concludersi entro il 31 maggio 2018;

- l'introduzione, a partire della stagione turistica estiva 2018, di un biglietto di andata e ritorno (con ritorno in giornata) per le seguenti relazioni con destinazione i poli turistici regionali balneari di Lignano e Grado, al costo pari al doppio del valore della corsa semplice scontato del 10%. Le relazioni interessate sono Udine-Lignano; Latisana-Lignano; Udine-Grado; Cervignano-Grado; Gorizia-Trieste Airport-Monfalcone-Grado; Trieste-Grado; Pordenone-Lignano; Trieste Airport-Lignano;

- l'introduzione di un titolo promozionale turistico per viaggi di andata e ritorno per i treni effettuati sulla rete ferroviaria regionale, in attuazione di specifica convenzione da stipulare con Fondazione FS, con l'utilizzo di materiale storico, di importo pari a 15,00 euro per gli adulti e di 7,50 euro per ragazzi di età 4-12 anni per treni trainati con locomotiva a vapore, e di 10,00 euro per gli adulti e di 5,00 euro per ragazzi di età 4-12 anni per treni trainati con locomotiva diesel, questi ultimi relativi a servizi aventi a riferimento la linea Sacile-Gemona. Tale titolo sarà acquistabile presso tutti i canali di vendita Trenitalia;

- il prolungamento, fino al 31 maggio 2018, del titolo di viaggio promozionale, finalizzato ad accompagnare l'avvio dei servizi nella fase iniziale, sulla tratta Sacile-Gemona che consente l'utilizzo dei servizi ferroviari su ogni origine/destinazione della tratta di cui sopra. Tale titolo di viaggio viene emesso da Trenitalia con riferimento al secondo scaglione tariffario, relativo alla tariffa di corsa semplice 39/7/1 Ordinario, al costo di euro 1,55 per gli adulti e 1,25 per i ragazzi;

Ritenuto di riservarsi la definizione di ulteriori titoli di viaggio turistici e più in generale rivolti alla promozione del territorio e dell'utilizzo dei servizi di TPL, successivamente alla

sottoscrizione del contratto di servizio con il nuovo gestore dei servizi di TPL automobilistici, tranviari e marittimi su bacino unico regionale, tenuto conto dell'offerta migliorativa formulata dallo stesso in sede di gara;

Ritenuto altresì, in esito all'approfondimento sullo stato delle attività tecniche in atto, attuato nel corso della predetta riunione dd. 15.03.2018 con le Aziende di TPL, di confermare l'attivazione, a partire dal 01 giugno 2018, dell'integrazione sperimentale, concordemente definita con le Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. e SAF – Autoservizi FVG S.p.A., per le relazioni tra Udine e Cividale, comprese le località intermedie e i comuni delle valli del Cividalese e Udine;

- **Ritenuto** infine opportuno, nelle more della conclusione degli adempimenti preliminari e della sottoscrizione del nuovo contratto di servizio con la società TPL FVG S.c.ar.l., avviare una valutazione con i gestori dei servizi ferroviari (Trenitalia e Ferrovie Udine-Cividale) e con il nuovo gestore dei servizi automobilistici finalizzata alla definizione e successiva attivazione del sistema di integrazione tariffaria relativo ai servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale dando mandato alla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di attivare i necessari adempimenti e attività, da concludersi antecedentemente all'avvio dei servizi da parte del nuovo affidatario dei servizi TPL automobilistici, tranviari e marittimi su bacino unico regionale.

Ritenuto di approvare le modifiche al regime tariffario per i servizi di linea di trasporto pubblico locale automobilistico, ferroviario e marittimo di cui alla Delibera n. 2658 del 28 dicembre 2017 e conseguentemente la modifiche degli allegati A, B, I, M2, che formano parte integrante della presente deliberazione.

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio;

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

- 1.** Sono approvate le modifiche al regime tariffario per i servizi di linea di trasporto pubblico locale automobilistico, ferroviario e marittimo di cui alla Delibera n. 2658 del 28 dicembre 2017 e conseguentemente le modifiche degli allegati A, B, I, M2, che formano parte integrante della presente deliberazione;
- 2.** Di dare mandato alla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di attuare le attività di accompagnamento e di monitoraggio necessarie per la valutazione della piena attuazione delle modifiche tariffarie disposte con la presente deliberazione;
- 3.** Di riservarsi la definizione di ulteriori titoli di viaggio turistici e più in generale rivolti alla promozione del territorio e dell'utilizzo dei servizi di TPL, successivamente alla sottoscrizione del contratto di servizio con il nuovo gestore dei servizi di TPL

automobilistici, tranviari e marittimi su bacino unico regionale, tenuto conto dell'offerta migliorativa formulata dallo stesso in sede di gara;

4. Di subordinare l'attivazione del trasporto gratuito delle bici al seguito per titolari di regolare biglietto per l'accesso ai servizi ferroviari e automobilistici effettuati sulla linea Sacile-Gemona e sui servizi automobilistici di prosecuzione verso le vallate di riferimento, e sui servizi automobilistici extraurbani effettuati sul restante territorio regionale, nei limiti consentiti dal mezzo di trasporto (ove tale gratuità non sia già attiva), agli esiti agli approfondimenti operativi che saranno attuati congiuntamente dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, dalle Aziende di TPL e da PromoturismoFVG, da concludersi entro il 31 maggio 2018, finalizzati ad individuare le modalità di regolamentazione degli afflussi delle persone con bicicletta al seguito sul sistema dei servizi di TPL;

5 Di dare mandato alla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio:

- di attivare le necessarie attività, nelle more della conclusione degli adempimenti preliminari e della sottoscrizione del nuovo contratto di servizio con la società TPL FVG S.c.ar.l., per una valutazione con i gestori dei servizi ferroviari (Trenitalia e Ferrovie Udine-Cividale) e con il nuovo gestore dei servizi automobilistici finalizzata alla definizione e successiva attivazione del sistema di integrazione tariffaria relativo ai servizi di trasporto pubblico locale di competenza regionale da concludersi antecedentemente all'avvio dei servizi da parte del nuovo affidatario dei servizi TPL automobilistici, tranviari e marittimi su bacino unico regionale;
- di attivare, contestualmente alla partenza operativa dei servizi relativi ai terminal ferroviario e automobilistico afferenti alla struttura intermodale "Trieste Airport", ed al fine di migliorare l'attrattività in fase di avvio di tale struttura, un monitoraggio degli effetti delle agevolazioni già previste dalla struttura aeroportuale per l'accesso ai parcheggi a favore degli abbonati del TPL, ed in esito al suddetto monitoraggio, di individuare, congiuntamente con la Società aeroportuale, eventuali ulteriori agevolazioni finalizzate alla promozione dell'utilizzo del mezzo pubblico.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

Delibera n° 1201

Estratto del processo verbale della seduta del
29 giugno 2018

oggetto:

LR 23/2007- APPROVAZIONE DEL REGIME TARIFFARIO PER I SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DAL 01.01.2018 - MODIFICHE ALLA DGR 2658/2017 E ALLA DGR 717/2018.

Massimiliano FEDRIGA	Presidente	presente
Riccardo RICCARDI	Vice Presidente	presente
Sergio Emidio BINI	Assessore	presente
Sebastiano CALLARI	Assessore	presente
Tiziana GIBELLI	Assessore	assente
Graziano PIZZIMENTI	Assessore	presente
Pierpaolo ROBERTI	Assessore	presente
Alessia ROSOLEN	Assessore	assente
Fabio SCOCCIMARRO	Assessore	presente
Stefano ZANNIER	Assessore	assente
Barbara ZILLI	Assessore	presente

Franco MILAN

Segretario generale sostituto

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

Visto il decreto legislativo 1° aprile 2004, n. 111 (Norme in materia di attuazione dello Statuto Speciale della Regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti), con il quale sono state, tra l'altro, trasferite alla Regione tutte le funzioni di programmazione ed amministrative in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità di trasporto effettuate, salvo quelle proprie dello Stato;

Visto l'articolo 9, comma 1, lettera c) della legge regionale n. 23 del 20 agosto 2007 (Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità), il quale prevede che la Regione definisca il sistema tariffario del trasporto pubblico e i suoi adeguamenti;

Visto l'articolo 38, comma 1, della legge regionale n. 23/2007 per il quale i contratti di servizio stipulati dagli Enti locali con i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale, esistenti alla data di entrata in vigore della legge medesima, restano disciplinati dalla normativa regionale previgente in materia di trasporto pubblico locale;

Visto l'articolo 5, comma 1, lettera c) della legge regionale n. 20 del 7 maggio 1997, il quale prevede che le tariffe di trasporto pubblico locale siano determinate dalla Regione;

Vista la deliberazione n. 2658 del 28 dicembre 2017, con la quale la Giunta regionale ha approvato il regime tariffario dei servizi di linea del trasporto pubblico locale in vigore dal 1° gennaio 2018 per i trasporti ferroviari, automobilistici e marittimi;

Viste le deliberazioni n. 717 del 21 marzo 2018 e n. 973 del 20 aprile 2018, con le quali la Giunta regionale ha approvato alcune modifiche a quanto disposto con la citata DGR 2658/2017;

Preso atto che, con la citata DGR 717/2018 di cui sopra, si è disposto, tra l'altro:

- il trasporto gratuito delle bici al seguito per i titolari di regolare biglietto per l'accesso ai servizi ferroviari e automobilistici effettuati sulla linea Sacile-Gemona e sui servizi automobilistici di prosecuzione verso le vallate di riferimento, e sui servizi automobilistici extraurbani effettuati sul restante territorio regionale, nei limiti consentiti dal mezzo di trasporto, subordinandone l'attivazione agli esiti degli approfondimenti operativi attuati congiuntamente dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, dalle Aziende di TPL e da PromoturismoFVG, da concludersi entro il 31 maggio 2018, finalizzati ad individuare le modalità di regolamentazione degli afflussi delle persone con bicicletta al seguito sul sistema dei servizi di TPL;
- di prolungare, fino al 31 maggio 2018, il titolo di viaggio promozionale sulla tratta Sacile-Gemona che consente l'utilizzo dei servizi ferroviari su ogni origine/destinazione della tratta di cui sopra, finalizzato ad accompagnare l'avvio dei servizi nella fase iniziale;
- di attivare, contestualmente alla partenza operativa dei servizi relativi ai terminal ferroviario e automobilistico afferenti alla struttura intermodale "Trieste Airport", ed al fine di migliorare l'attrattività in fase di avvio di tale struttura, un monitoraggio degli effetti delle agevolazioni già previste dalla struttura aeroportuale per l'accesso ai parcheggi a favore degli abbonati del TPL, ed in esito al suddetto monitoraggio, di individuare, congiuntamente con la Società aeroportuale, eventuali ulteriori agevolazioni finalizzate alla promozione dell'utilizzo del mezzo pubblico;
- di attivare, a partire dal 01 giugno 2018, l'integrazione sperimentale, concordemente definita con le Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. e SAF – Autoservizi FVG S.p.A., per le relazioni tra Udine e Cividale, comprese le località intermedie e i comuni delle valli del Cividalese e Udine;

- l'introduzione di un titolo promozionale turistico per viaggi di andata e ritorno per i treni effettuati sulla rete ferroviaria regionale, in attuazione di specifica convenzione da stipulare con Fondazione FS, con l'utilizzo di materiale storico, di importo pari a 15,00 euro per gli adulti e di 7,50 euro per ragazzi di età 4-12 anni per treni trainati con locomotiva a vapore, e di 10,00 euro per gli adulti e di 5,00 euro per ragazzi di età 4-12 anni per treni trainati con locomotiva diesel, questi ultimi relativi a servizi aventi a riferimento la linea Sacile-Gemona;
- l'equiparazione alla tariffa ordinaria del costo dei biglietti di corsa semplice urbani acquistati con dispositivi mobili (biglietto orario zona una tratta e biglietto orario intera rete 60 minuti), a partire dal mese di giugno 2018 venduti dalle aziende ATAP S.p.A., TRIESTE TRASPORTI S.p.A. e SAF -Autoservizi FVG S.p.A. e APT Gorizia S.p.A., che saranno acquistabili tramite un'applicazione unica per le quattro aziende;

Atteso che sono in corso di definizione operativa i servizi sperimentali ferroviari transfrontalieri tra Trieste e Lubiana da attivarsi nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliero CROSSMOBY (programma di cooperazione transfrontaliero Italia-Slovenia) e che è altresì in fase di definizione il prolungamento su Udine di una coppia di treni del previsto servizio transfrontaliero Trieste-Lubiana;

Atteso altresì che con nota prot. n. 20273 del 13 aprile 2018 la società Trenitalia s.p.a. ha evidenziato alcune richieste, pervenute da viaggiatori, di poter utilizzare il titolo di viaggio ferroviario avente come origine o destinazione Trieste Airport o Ronchi dei Legionari Nord indifferentemente da o per una delle due fermate che servono il comune di Ronchi dei Legionari, sulle relazioni da e per Trieste, così da poter fruire al meglio delle soluzioni proposte dall'offerta commerciale;

Preso atto che con contratto n. 16 del 25 giugno 2015 la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha affidato alla Società Trieste Lines s.r.l., ora Libertylines s.p.a., il servizio marittimo di linea per il trasporto passeggeri tra i porti della Regione Friuli Venezia Giulia e quelli delle limitrofe Repubbliche di Slovenia e di Croazia per il periodo dal 26 giugno 2015 al 01 settembre 2015, eventualmente riaffidabile nei tre anni successivi come previsto dagli articoli 5 e 6;

Atteso che:

- in esito agli approfondimenti operativi attuati congiuntamente dalla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, dalle Aziende di TPL e da PromoturismoFVG, conclusisi in data 23 maggio 2018, si è confermata la possibilità di attivare il trasporto gratuito delle bici al seguito, per titolari di regolare biglietto, anche relativamente ai servizi bici più bus dotati di carrello portabici e a quelli ferroviari sviluppati lungo la tratta ferroviaria Sacile-Maniago, sulla base di specifiche modalità;
- in merito al titolo di viaggio promozionale sulla tratta ferroviaria Sacile-Maniago finalizzato ad accompagnare l'avvio dei servizi nella fase iniziale, facendo seguito alle interlocuzioni con Trenitalia, con nota prot. n. 36789 di data 01.06.2018 si è richiesto alla stessa società di assicurare la continuità della promozione esistente nelle more della formulazione di una nuova tariffa promozionale di corsa semplice al posto di quella attualmente in vigore e che Trenitalia ha individuato, come comunicato con nota prot. n. 34034 dd. 19.06.2018, una possibile nuova tariffa promozionale che prevede un unico titolo di corsa semplice del valore pari al 50% della tariffa 39/07/8 su ogni origine/destinazione della tratta in oggetto;
- stante la finestra temporale di attivazione della nuova tariffa promozionale, indicativamente individuata da Trenitalia nel mese di ottobre 2018, si ritiene di accogliere la proposta,

formulata dalla stessa Trenitalia con la medesima nota dd. 19.06.2018, di applicare, nel periodo intercorrente, sempre a titolo promozionale, la tariffa ragazzi T39/7/1;

- il monitoraggio degli effetti delle agevolazioni previste dalla struttura aeroportuale per l'accesso ai parcheggi a favore degli abbonati del TPL ha evidenziato un basso utilizzo di tale agevolazioni in fase di avvio della funzionalità del centro intermodale e che pertanto risulta opportuno attivare con Aeroporto FVG la definizione di nuove agevolazioni;
- l'attivazione dell'integrazione sperimentale per le relazioni tra Udine e Cividale, comprese le località intermedie e i comuni delle valli del Cividalese e Udine, concordemente definita con le Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. e SAF – Autoservizi FVG S.p.A., come puntualmente indicato con nota 38932 del 12.06.2018 dalla stessa SAF – Autoservizi FVG, risulta concretamente realizzabile a partire dal 25 giugno 2018;
- in merito al titolo promozionale turistico per i treni effettuati sulla rete ferroviaria regionale, con l'utilizzo di materiale storico, le caratteristiche del sistema di vendita di Trenitalia consentono l'emissione di biglietti di sola andata;
- i gestori dei servizi TPL automobilistici hanno informato, in data 11 giugno 2018, del protrarsi delle attività necessarie all'attivazione dell'applicazione unica regionale per l'acquisto dei biglietti da dispositivi mobili, evidenziando la possibilità di procedere all'unificazione del costo del biglietto di corsa semplice urbano, nonché di quello extraurbano di prima fascia, per i soli titoli venduti via app, alla tariffa ordinaria applicata dalla rivendite a terra dal 01 luglio 2018 (modalità utilizzata dalle aziende SAF e Trieste Trasporti), mentre dal 01 agosto 2018 la suddetta equiparazione sarà possibile anche per i titoli acquistati con addebito sul credito telefonico (modalità utilizzata dalle aziende ATAP e Trieste Trasporti);
- la società Trenitalia con nota prot. n. 29519 del 28.05.2018, su proposta della società OBB, ha chiesto di valutare il riconoscimento reciproco dei titoli "supplemento bici" venduti dalle società stesse per i treni da Villach Hbf a Tarvisio Boscoverde in diretta corrispondenza con i treni AlpeAdria di Trenitalia e viceversa, permettendo quindi di viaggiare sulle relazioni tra Villach e Trieste, con un solo supplemento bici;
- in relazione ai servizi sperimentali transfrontalieri tra Udine/Trieste e Lubiana, risulta opportuno procedere all'individuazione delle relative tariffe transfrontaliere;
- il servizio marittimo di linea per il trasporto passeggeri tra i porti della Regione Friuli Venezia Giulia e quelli delle limitrofe Repubbliche di Slovenia e di Croazia è stato riaffidato anche per la stagione estiva 2018 e che con nota prot. arrivo n. 39780 del 14.06.2018 la società Libertylines ha trasmesso la proposta tariffaria per l'anno 2018 inerente il suddetto servizio marittimo sulle relazioni Trieste-Pirano-Parenzo-Rovigno-Pola-Lussinpiccolo;
- le aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma hanno già messo in atto le attività necessarie al rilascio dei titoli di viaggio agevolati di cui al comma 3 dell'articolo 34 della Legge Regionale 23/2007;

Ritenuto, sulla base di quanto sopra riportato:

- di prevedere il trasporto gratuito delle bici al seguito per titolari di regolare biglietto per l'accesso, con le modalità specificate agli allegati I e M, anche ai servizi bici più bus dotati di carrello portabici e a quelli ferroviari sviluppati lungo la tratta ferroviaria Sacile-Maniago, a fini promozionali, mentre per i rimanenti servizi tpl continuano a valere le regole già in atto;

- di prevedere sulla tratta ferroviaria Sacile Maniago una nuova tariffa promozionale di corsa semplice al posto di quella attualmente in vigore consistente in un titolo di corsa semplice del valore pari al 50% della tariffa 39/07/8 su ogni origine/destinazione della tratta in oggetto;
- di prevedere, stante la finestra temporale di attivazione della nuova tariffa promozionale, indicativamente individuata da Trenitalia nel mese di ottobre 2018, l'applicazione, nel periodo intercorrente, sempre a titolo promozionale, della tariffa ragazzi T39/7/1 su ogni origine/destinazione della tratta in oggetto;
- di dare mandato alla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di attivare uno specifico approfondimento con Aeroporto FVG per l'individuazione di ulteriori agevolazioni per l'accesso ai parcheggi connessi alla fermata "Trieste Airport" a favore degli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale;
- di dare atto che l'attivazione dell'integrazione sperimentale per le relazioni tra Udine e Cividale, comprese le località intermedie e i comuni delle valli del Cividalese e Udine, concordemente definita con le Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. e SAF – Autoservizi FVG S.p.A., risulta concretamente attivabile a partire dal 25 giugno 2018;
- di confermare, in merito al titolo promozionale turistico per i treni effettuati sulla rete ferroviaria regionale con l'utilizzo di materiale storico, anche la possibilità di acquistare biglietti di sola andata al costo pari alla metà di quelli di andata e ritorno;
- di prevedere, a partire dal 1 luglio 2018, l'equiparazione del costo della tariffa ordinaria dei biglietti urbani di corsa semplice (biglietto orario zona una tratta e biglietto orario intera rete 60 minuti) e di quello extraurbano di prima fascia, acquistati con dispositivi mobili via APP, al costo applicato dalle rivendite a terra per le aziende tpl che hanno già attiva la possibilità di acquisto dei titoli con tale modalità;
- di prevedere, a partire dal 1 agosto 2018, l'equiparazione del costo della tariffa ordinaria dei biglietti urbani di corsa semplice (biglietto orario zona una tratta e biglietto orario intera rete 60 minuti) e di quello extraurbano di prima fascia, acquistati con dispositivi mobili sul credito telefonico, al costo applicato dalle rivendite a terra per le aziende tpl che hanno già attiva la possibilità di acquisto dei titoli con tale modalità;
- di prevedere la possibilità di utilizzo del titolo di viaggio avente come origine o destinazione Trieste Airport o Ronchi dei Legionari Nord indifferentemente da o per una delle due fermate ferroviarie che servono il comune di Ronchi dei Legionari, sulle relazioni da e per Trieste;
- di dare atto del riconoscimento reciproco, in via sperimentale, da parte delle società Trenitalia e OBB, dei titoli "supplemento bici" per i treni da Villach Hbf a Tarvisio Boscoverde in diretta corrispondenza con i treni AlpeAdria di Trenitalia e viceversa, permettendo quindi di viaggiare sulle relazioni tra Villach e Trieste, con un solo supplemento bici;
- di dare mandato alla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di attuare le necessarie attività per l'individuazione e la definizione di ulteriori specifiche tariffe promozionali al fine di favorire l'integrazione tra il servizio Micotra (Villach-Tarvisio-Udine-Trieste) esercitato dalle società Ferrovie Udine-Cividale e OBB e i servizi eserciti da Trenitalia sulla relazione Tarvisio-Udine-Trieste;
- di dare mandato alla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di provvedere alla definizione, in relazione ai previsti servizi transfrontalieri Udine/Trieste-Lubiana, analogamente a quanto in essere per i servizi transfrontalieri Trieste-Udine-Villach, della

specifica tariffa Transfrontaliera, individuando possibili promozioni sperimentali in fase di avvio dei suddetti servizi;

Ritenuto altresì di prendere atto della proposta formulata dalla Libertylines s.p.a. relativa alle tariffe per l'anno 2018 riguardanti il servizio marittimo di linea per il trasporto passeggeri tra i porti della Regione Friuli Venezia Giulia e quelli delle limitrofe Repubbliche di Slovenia e di Croazia sulle relazioni Trieste-Pirano-Parenzo-Rovigno-Pola-Lussinpiccolo;

Ritenuto infine di prendere atto che i titoli di viaggio agevolati di cui al comma 3 dell'articolo 34 della Legge Regionale 23/2007 saranno rilasciati dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma secondo le modalità operative convenute con gli uffici regionali competenti;

Ritenuto pertanto di approvare le modifiche al regime tariffario per i servizi di linea di trasporto pubblico locale automobilistico, ferroviario e marittimo di cui alla Delibera n. 2658 del 28 dicembre 2017 e successive modifiche, e conseguentemente le variazioni agli allegati A, B, I, L1, M, M2, che formano parte integrante della presente deliberazione;

Su proposta dell'Assessore regionale alle infrastrutture e territorio;

La Giunta regionale all'unanimità

d e l i b e r a

1. Sono approvate le modifiche al regime tariffario per i servizi di linea di trasporto pubblico locale automobilistico, ferroviario e marittimo di cui alla Delibera n. 2658 del 28 dicembre 2017 e successive modifiche e integrazioni, e conseguentemente le variazioni agli allegati A, B, I, L1, M e M2 che formano parte integrante della presente deliberazione;

2. Di dare mandato alla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio:

- di attivare uno specifico approfondimento con Aeroporto FVG per l'individuazione di ulteriori agevolazioni per l'accesso ai parcheggi connessi alla fermata "Trieste Airport" a favore degli utenti dei servizi di trasporto pubblico locale;
- di provvedere alla definizione, in relazione ai previsti servizi transfrontalieri Udine/Trieste-Lubiana, analogamente a quanto in essere per i servizi transfrontalieri Trieste-Udine-Villach, della specifica tariffa transfrontaliera, individuando possibili promozioni sperimentali da applicarsi in fase di avvio dei suddetti servizi;
- di attuare le necessarie attività per l'individuazione e la definizione di ulteriori specifiche tariffe promozionali, sia al fine di favorire l'integrazione tra il servizio Micotra esercito dalla società Ferrovie Udine-Cividale e i servizi eserciti da Trenitalia sulla relazione Villach-Tarvisio-Udine-Trieste, sia al fine di favorire l'utilizzo dei servizi afferenti al sistema tpl ferroviario, automobilistico e marittimo per finalità turistiche;

3. di prevedere la possibilità di utilizzo del titolo di viaggio avente come origine o destinazione Trieste Airport o Ronchi dei Legionari Nord indifferentemente da o per una delle due fermate ferroviarie che servono il comune di Ronchi dei Legionari, sulle relazioni da e per Trieste;

4. di prendere atto della proposta formulata dalla Libertylines s.p.a. relativa alle tariffe per l'anno 2018 riguardanti il servizio marittimo di linea per il trasporto passeggeri tra i porti della Regione Friuli Venezia Giulia e quelli delle limitrofe Repubbliche di Slovenia e di Croazia sulle relazioni Trieste-Pirano- Parenzo-Rovigno-Pola-Lussinpiccolo;

5. di prendere atto che i titoli di viaggio agevolati di cui al comma 3 dell'articolo 34 della Legge Regionale 23/2007 saranno rilasciati dalle aziende esercenti i servizi di trasporto pubblico locale su gomma secondo le modalità operative convenute con gli uffici regionali competenti;

6. di prendere atto del riconoscimento reciproco, in via sperimentale, da parte delle società Trenitalia e OBB, dei titoli "supplemento bici" per i treni da Villach Hbf a Tarvisio Boscoverde in diretta corrispondenza con i treni AlpeAdria di Trenitalia e viceversa, che consente di viaggiare sulle relazioni tra Villach e Trieste con un solo supplemento bici;

7. di riservarsi, con successivo atto, sulla base di specifica proposta definita dalla competente Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio, l'approvazione delle tariffe transfrontaliere Udine/Trieste-Lubiana;

8. di demandare alla Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio di attuare le attività di accompagnamento e di monitoraggio necessarie per la valutazione della piena attuazione delle modifiche tariffarie disposte con la presente deliberazione.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE SOSTITUTO

Delibera n° 2452

Estratto del processo verbale della seduta del
21 dicembre 2018

oggetto:

LR 23/2007 - CONTRATTI DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE AUTOMOBILISTICO E MARITTIMO ANNO 2019. DETERMINAZIONI E PRENOTAZIONE RISORSE. (EURO 134.129.294,88).

Massimiliano FEDRIGA	Presidente	presente
Riccardo RICCARDI	Vice Presidente	presente
Sergio Emidio BINI	Assessore	presente
Sebastiano CALLARI	Assessore	presente
Tiziana GIBELLI	Assessore	presente
Graziano PIZZIMENTI	Assessore	presente
Pierpaolo ROBERTI	Assessore	presente
Alessia ROSOLEN	Assessore	presente
Fabio SCOCCIMARRO	Assessore	presente
Stefano ZANNIER	Assessore	presente
Barbara ZILLI	Assessore	presente

Gianfranco ROSSI 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 1/1/2018 – 31/12/2018, 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, non sono al momento puntualmente definibili le tempistiche di avvio dei nuovi servizi considerato che in data 24 gennaio 2019 è fissata l'udienza davanti al Consiglio di Stato per l'esame del ricorso per revocazione, presentato da parte del concorrente secondo classificato.

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 l'avvio operativo del nuovo affidamento alla fine del 2019.

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, e che pertanto, allo stato attuale degli atti del contenzioso, appare opportuno procedere ad una prosecuzione dei rapporti in essere per il periodo dal 1 gennaio 2019 e fino a tutto il 31 dicembre 2019, riservandosi 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, con il correlato avvio dei nuovi servizi da parte del gestore unico, anticipatamente rispetto alla scadenza del 31 dicembre 2019, senza che ciò dia diritto ad alcun titolo ad indennizzi o maggiori oneri.

Preso atto dell'accordo intervenuto con gli attuali gestori dei servizi di TPL in data 10.12.2018 in ordine al prolungamento degli attuali contratti di servizio a tutto il 2019, che prevede, quali punti qualificanti:

- a fronte del prolungamento degli attuali affidamenti a tutto il 2019, la conferma degli investimenti contrattualmente previsti compresi quelli relativi al rinnovo del materiale rotabile, nonché ulteriori investimenti in apparati di videosorveglianza a bordo, finalizzati ad aumentare la sicurezza dei viaggiatori trasportati;
- la conferma per tutto il 2019, a valere sul corrispettivo contrattuale 2019, dei seguenti servizi già sviluppati per tutto o in parte nel corso del 2018 e non compresi nel corrispettivo contrattuale previsionale 2018:
 - servizi bici più bus (da valutare rispetto all'attrattività);
 - servizi navetta correlati al programma regionale dei treni con materiale storico;
 - rinforzo servizi urbano Trieste per scuole;
 - potenziamento connessioni aeroporto Trieste Airport;
 - servizi extraurbani tempo 5 Gorizia.
- la conferma di tutti i patti e le condizioni già previste nei contratti di prosecuzione al 31/12/2018, compresi i servizi sviluppati nel corso del 2018, già inseriti nei programmi d'esercizio;
- una limitazione nell'incremento del corrispettivo dovuto all'indicizzazione;
- relativamente al 2019 un incremento tariffario indicizzato per i titoli di corsa semplice, una sostanziale conferma dei titoli pluricorsa e, salvo limitato affinamento, del valore degli abbonamenti.

Atteso che il suddetto accordo prevede, a completa compensazione delle prestazioni contrattuali dei gestori TPL, per l'intero 2019, compresa indicizzazione, un importo incrementale di corrispettivo rispetto all'anno 2018 pari a complessivi euro 1.760.000,00 IVA compresa, e pertanto di un importo complessivo di corrispettivo 2019 pari a euro 134.039.294,88 IVA compresa, suddiviso nei 4 contratti aziendali così come segue:

Trieste Trasporti S.p.A.	52.758.221,23 euro IVA compresa;
Autoservizi FVG S.p.A.- SAF-	43.847.320,32 euro IVA compresa;
ATAP S.p.A.	20.741.046,78 euro IVA compresa;
Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.	16.692.706,55 euro IVA compresa.

Preso atto che a seguito di definizione nell'ambito degli accordi relativi al prolungamento dei contratti di servizio 2019 sono state valorizzate le risorse da riconoscere ad ATAP S.p.A. nell'ambito del corrispettivo 2019 quale quota ex Provincia di Pordenone per i servizi effettuati sulla linea rossa (Urbano PN), pari a 90.000,00 euro annui.

Ritenuto, sulla base di quanto sopra evidenziato:

- di disporre la 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 2019 al 31 dicembre 2019; integrati con le previsioni contrattuali di

cui sopra;

- che 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 2019, si possa recedere anticipatamente dai rapporti contrattuali in essere senza che ciò dia diritto ad alcun titolo ad indennizzi o maggiori oneri.

Ritenuto pertanto di dare mandato alla competente Direzione di procedere alla stipula degli atti inerenti il prolungamento dei vigenti contratti di servizio con i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale con i seguenti contenuti:

- durata del prolungamento contrattuale dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2019;
- importo complessivo di corrispettivo 2019 pari a euro 134.129.294,88 IVA compresa, suddiviso nei 4 contratti aziendali così come segue:

Trieste Trasporti S.p.A.	52.758.221,23 euro IVA compresa;
Autoservizi FVG S.p.A.-SAF-	43.847.320,32 euro IVA compresa;
ATAP S.p.A	20.831.046,78 euro IVA compresa;
Azienda Provinciale Trasporti S.p.A	16.692.706,55 euro IVA compresa
- conferma degli investimenti contrattualmente previsti compresi quelli relativi al rinnovo del materiale rotabile, nonché ulteriori investimenti in apparati di videosorveglianza a bordo, finalizzati ad aumentare la sicurezza dei viaggiatori trasportati;
- conferma per tutto il 2019, a valere sul corrispettivo contrattuale 2019, dei seguenti servizi già sviluppati per tutto o in parte nel corso del 2018 e non compresi nel corrispettivo contrattuale previsionale 2018:
 - servizi bici più bus (da valutare rispetto all'attrattività);
 - linea rossa Pordenone (urbano PN);
 - servizi navetta correlati al programma regionale dei treni con materiale storico;
 - rinforzo servizi urbano Trieste per scuole;
 - potenziamento connessioni aeroporto Trieste Airport;
 - servizi extraurbani tempo 5 Gorizia.
- la conferma di tutti i patti e le condizioni già previste nei contratti di prosecuzione al 31/12/2018, compresi i servizi sviluppati nel corso del 2018, già inseriti nei programmi d'esercizio;
- relativamente al 2019 un incremento tariffario indicizzato per i titoli di corsa semplice, una sostanziale conferma dei titoli pluricorsa e, salvo limitato affinamento, del valore degli abbonamenti.

Ritenuto altresì di prenotare la spesa relativa all'annualità 2019, pari a complessivi euro 134.129.294,88 IVA compresa sui pertinenti capitoli di bilancio, rispettivamente per:

- euro 130.000.000,00 sul capitolo 3987;
- euro 4.129.294,88 sul capitolo 6978.

Viste:

- le leggi di contabilità regionali e nazionali;
- la Deliberazione giunta n. 2701 del 28 dicembre 2017 con la quale è stato approvato il Bilancio finanziario gestionale 2018 e smi;

Visto il Regolamento di organizzazione dell'Amministrazione regionale e degli Enti regionali approvato con DPR n. 0277/Pres. del 27 agosto 2004.

Su proposta dell'Assessore alle infrastrutture e territorio,

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

1. Per le motivazioni evidenziate in premessa, di dare mandato alla competente Direzione di procedere alla stipula degli atti inerenti il prolungamento dei vigenti contratti di servizio con i gestori dei servizi di trasporto pubblico locale contenuti:

- durata del prolungamento contrattuale dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2019;
- importo complessivo di corrispettivo 2019 pari a euro 134.129.294,88 IVA compresa, suddiviso nei 4 contratti aziendali così come segue:

Trieste Trasporti S.p.A.	52.758.221,23 euro IVA compresa;
Autoservizi FVG S.p.A.-SAF-	43.847.320,32 euro IVA compresa;
ATAP S.p.A	20.831.046,78 euro IVA compresa;
Azienda Provinciale Trasporti S.p.A	16.692.706,55 euro IVA compresa.
- conferma degli investimenti contrattualmente previsti compresi quelli relativi al rinnovo del materiale rotabile, nonché ulteriori investimenti in apparati di videosorveglianza a bordo, finalizzati ad aumentare la sicurezza dei

viaggiatori trasportati;

- conferma per tutto il 2019, a valere sul corrispettivo contrattuale 2019, dei seguenti servizi già sviluppati per tutto o in parte nel corso del 2018 e non compresi nel corrispettivo contrattuale previsionale 2018
 - servizi bici più bus (da valutare rispetto all'attrattività);
 - linea rossa Pordenone (Urbano PN);
 - servizi navetta correlati al programma regionale dei treni con materiale storico;
 - rinforzo servizi urbano Trieste per scuole;
 - potenziamento connessioni aeroporto Trieste Airport;
 - servizi extraurbani tempo 5 Gorizia.

-la conferma di tutti i patti e le condizioni già previste nei contratti di prosecuzione al 31/12/2018, compresi i servizi sviluppati nel corso del 2018, già inseriti nei programmi d'esercizio;

- relativamente al 2019 un incremento tariffario indicizzato per i titoli di corsa semplice, una sostanziale conferma dei titoli pluricorsa e, salvo limitato affinamento, del valore degli abbonamenti;

2. di prenotare la spesa relativa all' annualità 2019, pari a complessivi euro 134.129.294,88 IVA compresa sui pertinenti capitoli di bilancio, rispettivamente per:

- euro 130.000.000,00 sul capitolo 3987;
- euro 4.129.294,88 sul capitolo 6978.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

EVOLUZIONI IN APT

Fatto salvo il quadro nazionale e quello regionale descritto in precedenza, in questa sezione si evidenzia la relativa evoluzione aziendale in senso complessivo per l'andamento delle attività, al fine di delineare un quadro sintetico generale che trova poi i suoi approfondimenti e dettagli nei paragrafi specifici di riferimento della presente Relazione e nella Nota Integrativa.

Il servizio di TPL è stato esercitato nell'anno 2018 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 2018 al 31 dicembre 2018.

Di seguito è esposta la produzione chilometrica complessiva relativa ai servizi TPL svolti nel 2018.

Servizio urbano

Servizio urbano		1.287.492	Km
a)	Linea	1.287.611	Km
b)	Deviazioni	543	Km
c)	Bis	133	Km
d)	corse non svolte	581	Km
e)	corse non svolte per sciopero	214	Km
f)	Trasferimenti	61.758	Km

Servizio urbano		
Servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno dell'UdG n. 4 (solo percorso fisso e comprensivo di deviazioni)	25.368	Km
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	50.492	Km

Risulta evidente dai dati che i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 795 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 1.305.172 km.

Servizio extraurbano

Servizio extraurbano		4.307.351	Km
a)	Linea	4.182.142	Km
b)	Deviazioni	84.233	Km
c)	Bis	44.913	Km
d)	corse non svolte	1.903	Km
e)	corse non svolte per sciopero	2.034	Km
f)	trasferimenti	670.263	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	122.240	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 3.937 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 **4.360.709 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 2018 si è registrata un'unica giornata interessata da sciopero, nella quale sono state generate le mancate percorrenze evidenziate nelle precedenti tabelle.

Relativamente alle deviazioni del servizio extraurbano si rileva un importante aumento delle stesse. Tale risultato è stato influenzato da due importanti accadimenti avvenuti nel corso del 2018:

- Lavori di rifacimento del Ponte Matteotti a Grado lungo la SR352, che ha avuto ripercussioni anche in termini di maggiori necessità di servizi bis e di km di trasferimento;
- Attivazione del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari avvenuta il 20 marzo 2018, con apertura dell'autostazione a far data dal 25 marzo 2018.

Con riferimento all'ultima fattispecie descritta le maggiori percorrenze, a consuntivo, registrate nel corso dell'anno risultano pari a 24.555 km. Analoghi effetti la stessa avrà per gli esercizi successivi.

Si rileva inoltre come nel corso del 2018 sia stato attivato per due istituti di istruzione statale superiore di Gorizia il cd. "Tempo 5", che ha comportato un incremento delle percorrenze, a consuntivo, per il 2018 pari a 2.567 km.

Infine, sempre con riferimento al servizio extraurbano, nell'ambito della rimodulazione dei servizi di collegamento verso l'aeroporto di Ronchi dei Legionari, è stato attivato un ulteriore collegamento diretto via autostrada tra Udine e l'Aeroporto stesso a far data dal 10 dicembre 2018, relativamente al quale risultano essere stati prodotti complessivi 784 km.

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nelle tabelle di cui sopra (linea+deviazioni+bis-corse non svolte-corse non svolte per sciopero) mostra, rispetto al 2017, un aumento complessivo delle percorrenze pari a 78.915 km (1,43%); in particolare le percorrenze del servizio urbano sono diminuite di 1.552 km (0,12%) mentre quelle extraurbane sono aumentate di 80.467 km (1,87%).

Il risultato complessivo delle percorrenze in linea riportate nei prospetti di dettaglio per linea del capitolo "Passeggeri Trasportati e Percorrenze" evidenzia, rispetto al 2017, un aumento complessivo pari a 80.360 km (1,43%); diminuzione di quelle urbane di 1.549 km (0,12%) per il servizio urbano e aumento di 81.909 km (1,91 %) 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 5.792.943 km, di cui 1.363.352 km urbani e 4.429.591 km extraurbani.**

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

I passeggeri totali del servizio extraurbano risultano, nel 2018, 3.811.265, in aumento di 1.336 unità rispetto all'anno precedente. Di questi, 3.293.308 risultano essere sistematici, mentre i passeggeri muniti di biglietto di corsa semplice sono pari a 517.957.

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 2018-2019 si struttura con:

- 18 navette in partenza dal Centro Intermodale Passeggeri, di cui 3 effettuate mediante autosnodati, a cui si aggiungono 12 giroscuole che una volta giunti a Gorizia, prima di recarsi al Centro Intermodale, effettuano un percorso urbano con fermate in corrispondenza dei principali istituti scolastici;
- 35 navette, distribuite tra le 13:00 e le 14:00 in funzione degli orari di uscita dagli istituti scolastici, che effettuano un percorso urbano con fermate in corrispondenza dei principali istituti scolastici con destinazione Centro Intermodale;
- 2 navette pomeridiane, dal lunedì al giovedì, al servizio degli studenti i cui istituti adottano il cd. Tempo 5.

I passeggeri interessati da questo servizio, indispensabile per la mobilità scolastica della città di Gorizia, sono conteggiati, tenuto conto degli usuali criteri di prudenza, in considerazione dell'occupazione dei mezzi e del numero di abbonamenti annuali studenti emessi con destinazione Gorizia, in circa 750.000 unità. Considerato che i giroscuole e le navette di Gorizia afferiscono alla linea Codice Regionale 4029, il dato dei passeggeri trasportati dalla stessa sale a 757.000, mentre quello complessivo del servizio extraurbano risulta essere pari nel 2018 a circa 4.560.000 unità.

Per quanto riguarda il servizio urbano, complessivamente nel 2018 i passeggeri sono stati 1.901.091, dato che registra un aumento di 110.747 unità rispetto all'anno precedente, suddivisi in 1.297.147 cosiddetti sistematici, e in 603.944 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 € 125.500,00) e un aumento di quelli da abbonamenti (pari a € 6.015,00). Tale aumento, non corrispondente all'aumento del numero dei titoli venduti, è conseguente al mantenimento anche per il 2018 dell'incremento della scontistica per gli abbonamenti integrati urbano-extraurbano, gli abbonamenti emessi via web e per gli abbonamenti 2° e 3° figlio.

L'importante flessione degli introiti dei biglietti extraurbani di corsa semplice, e conseguentemente dei passeggeri muniti di tale titolo, è quasi esclusivamente correlata alla diminuzione delle vendite dei biglietti di fascia E06 (diminuzione delle vendite rispetto all'anno precedente di circa 32.000 unità) ed E07 (diminuzione delle vendite rispetto all'anno precedente di circa 4.500 unità). I primi sono riferibili alla tratta Aeroporto – Trieste e vv., mentre i secondi alla tratta Aeroporto – Udine e vv.. Il calo delle vendite risulta quindi legato essenzialmente alla concorrenza del servizio ferroviario su tali tratte a seguito dell'apertura del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari.

Il settore urbano vede, invece, una diminuzione degli introiti da biglietti corsa semplice (pari a € 13.476,00), e un importante aumento degli introiti da abbonamenti (pari a € 34.219,00). Anche in questo caso l'incremento degli incassi dovuti ad abbonamenti risulta influenzato dalla scontistica introdotta dal 2016 e mantenuta anche per il 2018.

Secondo una prospettiva di area, il servizio urbano Gorizia registra un leggero incremento degli introiti (pari al 0,44%), mentre si registra una diminuzione per quello di Grado (2,13%) e un importante aumento per quello di Monfalcone (5,29%).

L'aumento complessivo degli introiti, e conseguentemente dei passeggeri trasportati, del servizio urbano è da correlare oltre che ad un effettivo aumento dei passeggeri presenti a bordo autobus, anche al rafforzamento dei controlli a bordo mezzo a seguito dell'impiego di agenti accertatori abilitati in virtù di quanto previsto dal D.lgs 50/2017. Tale rafforzamento ha interessato per il 2018 principalmente il servizio urbano di Monfalcone e verrà ulteriormente esteso nel 2019 anche ai servizi urbani di Gorizia e Grado.

Permane l'impostazione aziendale, sistematizzata nel SGI, di misurare e monitorare la qualità percepita dal Cliente attraverso l'analisi della customer satisfaction condotta tramite sondaggi.

Le rilevazioni sono state effettuate con indagini semestrali (una riferita al periodo estivo 2018 ed una al periodo invernale 2018/2019) 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 2018 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 19 maggio 2018 al 16 settembre 2018, per complessive 105 giornate di servizio e 558 corse giornaliere, con la consueta sospensione nelle giornate di lunedì feriali, a meno del 13 agosto. In particolare l'estensione del periodo di attivazione del servizio è stata possibile da un lato con la rimodulazione del numero di coppie di corse giornaliere (2 coppie di corse dal 19 maggio al 15 giugno – 3 coppie di corse dal 16 giugno al 02 settembre – 2 coppie di corse dal 03 settembre al 16 settembre), dall'altro dalla disponibilità di fondi regionali per la parziale copertura dei maggiori oneri di produzione del servizio.

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

I dati relativi esprimono quanto sopra affermato:

- i passeggeri paganti trasportati totali risultano 36.082, con un aumento rispetto a quelli del 2017 pari a 6.264 unità (21,0%);
- parallelamente si è registrato un aumento degli incassi rispetto al 2017 pari a € 32.621,00 (22,3%);
- Il numero di persone che utilizzano la FVG Card, che consente di usufruire di una particolare scontistica, è risultato essere in forte crescita rispetto al 2017 raggiungendo una quota significativa in termini di passeggeri trasportati: complessivamente 2.732 titoli di viaggio di andata e ritorno emessi, pari al 15,1% del totale, con un aumento registrato di 474 unità (21,0%) rispetto al 2017.

Va inoltre segnalato il trend di crescita del numero di biciclette trasportate per il quarto anno successivo. Nel 2018 l'aumento risulta pari a 391 unità in più rispetto a quelle trasportate nel 2017. 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 2017, quindi pari a 35 autobus per i servizi urbani e 82 per quelli extraurbani. Tutti gli autobus sono dotati di sistema AVM. Da settembre 2018, in considerazione del maggior numero di mezzi impiegati contemporaneamente nell'ora di punta conseguente l'attivazione sperimentale del cd. Tempo 5 per due istituti di Gorizia, il parco autobus vede un aumento di 3 unità, conseguito mediante il mantenimento in flotta di 3 mezzi che sarebbero stati alienati nell'ambito del processo di rinnovo della flotta e che non rientrano nei calcoli dell'età media del parco stesso.

Oltre 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 sei mezzi per il servizio di trasporto all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Per quanto attiene alla accessibilità agli autobus per utenza con disabilità, i mezzi dotati di pedana, elettrica o manuale, sono 35 sul parco urbano e 24 sul parco extraurbano, inoltre 13 autobus extraurbani sono predisposti per l'attrezzaggio della pedana.

Alla fine del 2018 l'età media del parco TPL è pari ad anni 6,31 così suddivisa:

- servizio urbano anni 7,26;
- servizio extraurbano anni 5,90.

Oltre ai servizi di TPL, APT è anche impegnata nell'erogazione di servizi cosiddetti aggiuntivi che, pur non facendo parte dell'oggetto del Contratto di Servizio siglato, hanno matrice simile agli stessi e vengono attivati in collaborazione con l'amministrazione regionale o locale.

Tali servizi, che arrivano a coinvolgere un importante numero di risorse umane e tecniche, possono essere di natura puntuale, cioè attivati in particolari condizioni (come ad esempio il servizio navetta organizzato in collaborazione con il Comune di Monfalcone in occasione della fiera di San Nicolò o per il Carnevale Monfalconese), o possono avere una struttura più complessa e articolata su un lungo periodo.

Vale la pena sottolineare che anche nel 2018, 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 85.000 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 2018 il servizio, ha visto impegnati 1 mezzo per tutta la giornata nei week-end da giugno a settembre, con un incremento della frequenza mediante l'impiego di un ulteriore mezzo per tutta la giornata nelle domeniche di luglio e agosto e nei sabati della seconda metà di luglio e della prima metà di agosto. Nelle giornate a cavallo di Ferragosto i mezzi impegnati erano tre. Complessivamente per l'intero periodo estivo sono state svolte 44 giornate mezzo;
- Trenino di Grado: il servizio, svolto in collaborazione con il comune di Grado, nel 2018 è stato attivato giornalmente dal 21 luglio al 26 agosto con funzione prettamente ludico-turistica;

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2018, 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 2018, in quattro realtà dell'isontino con metodologie differenti e corrispondenti a quanto richiesto da altrettanti Enti committenti:

- affidamento per l'A.S. 2018/2019 delle due linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Gorizia: vi sono impegnati due operatori in guida a tempo pieno e due mezzi.

Il servizio si articola in 2 linee per il raggiungimento degli istituti scolastici per gli studenti residenti in aree residenziali decentrate, in circa 65 corse settimanali per il trasporto degli alunni dagli istituti alle palestre comunali al fine di consentire la programmata attività motoria e in un sistema di corse che collegano gli istituti scolastici al centro Lenassi dove si svolgono attività ludico/didattiche;

- affidamento a seguito di gara, con attivazione dei servizi a partire dal mese di novembre 2016 e fino al 31 ottobre 2021, da parte del Comune di Monfalcone dell'intero servizio di trasporto scolastico comprensivo della sorveglianza a bordo.
- affidamento di tre ulteriori linee per il comune di Monfalcone, una prevede il percorso casa – scuola per gli alunni della scuola primaria, la seconda e la terza prevedono il percorso casa – scuola per alunni della scuola dell'infanzia.
- affidamento per l'anno scolastico 2018/2019 del servizio di trasporto scolastico dei comuni di Mossa e San Lorenzo Isontino. Per l'effettuazione del servizio il Comune di Mossa ha concesso in usufrutto ad APT il mezzo già in esercizio ed effettua per conto proprio la sorveglianza a bordo;
- affidamento per l'anno scolastico 2018/2019 di una delle due linee, comprensiva del servizio di accompagnamento, che costituiscono il servizio scuolabus realizzato dal Comune di Ronchi dei Legionari. Anche in questo caso il Comune ha concesso in usufrutto ad APT un mezzo per l'effettuazione del servizio.

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 2017 – 04 novembre 2018. Alla scadenza il servizio di trasporto è stato nuovamente affidato ad APT per il periodo 05 novembre 2018– 04 novembre 2019.

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 12 operatori coinvolti che effettuano in parte anche corse di TPL), sia le risorse tecniche, con l'acquisizione di un mezzo urbano e il mantenimento in flotta, extra TPL, di cinque mezzi urbani in seguito alla consegna di altrettanti nuovi bus assegnati alla flotta TPL.

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

Il servizio si struttura in 10 coppie di corse con cadenza feriale (la sospensione oltre alle giornate festive investe anche le festività civili 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 2018 il servizio è stato utilizzato da 12.299 passeggeri con un leggero aumento rispetto all'anno precedente, pari a 133 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 2018 è proseguita l'importante collaborazione con l'azienda Trumpy Tours che gestisce per conto degli operatori crocieristici l'accoglienza dei crocieristi in diversi porti italiani e, nel caso specifico, Trieste.

Da maggio ad ottobre settimanalmente le motonavi hanno 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 Compendio TPL di via Caduti di An Nasiriyah a Gorizia, completato a fine 2012 con l'inaugurazione dei nuovi uffici aziendali, sorge in un'area delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta, inquadrata nel F.M.18 come Zona Servizi "aree fuori standard" nel P.R.G.C: "Aree per servizi e attrezzature di interesse generale fuori standard", Classificazione: "Categoria F – attrezzature di interesse generale"

Oltre alla realizzazione propria del corpo-uffici, sono stati realizzati alcuni interventi esterni non propriamente riconducibili alla costruzione degli uffici, come il rifacimento del marciapiede che costeggia l'edificio su via Nasiriyah e l'ampliamento dell'incrocio con la via Duca d'Aosta, finalizzato a migliorare la manovrabilità ed a incrementare la sicurezza dei mezzi durante il trasferimento Deposito - CIP.

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

Il completamento del compendio ha permesso inoltre di ampliare lo spazio destinato al rimessaggio degli autobus e di aumentare il numero di stalli disponibili di 8 unità (capacità totale 54 stalli).

Il deposito-officina, ultimato a luglio 2006 e parte integrante del compendio TPL, è situato in un'area che in passato era occupata da un insediamento industriale per la riparazione di automezzi militari, anche corazzati; la zona è delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta e a est dalla via Caduti di An Nasiriyah (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 m³), l'autolavaggio per l'esterno degli automezzi ed i piazzali di deposito dei mezzi stessi.

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

L'impianto di lavaggio per gli automezzi "IDROEQUIP – TAMMERMATIC" del tipo "a passaggio con portale fisso ed autobus in movimento", è dotato di quattro spazzole verticali e di un sistema di gestione informatica; l'apparato, interfacciato con il server del deposito, tenendo sotto controllo il numero dei lavaggi nel corso della giornata, garantisce all'impianto di filtraggio i tempi per una maggior produzione di acqua riciclata con conseguente diminuzione del consumo di quella proveniente dall'acquedotto. Il sistema di raccolta delle acque del locale lavaggio motori presso il deposito di Gorizia è pensato per migliorare la captazione dei fanghi e per alleggerire il lavoro fatto dal depuratore.

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

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

Parcheggio di via Marzia a Gorizia

Il parcheggio di via Marzia, al servizio del Compendio TPL, ha una capacità di 14 stalli; l'ingresso è sulla via Marzia, scarsamente trafficata, dalla quale gli automezzi possono raggiungere, attraverso via Caduti di Nasiriyah (ex via del Velodromo) e via Duca D' Aosta, il piazzale intermodale senza transitare per la viabilità principale, usufruendo di un accesso riservato in area ferroviaria che collega appunto il piazzale.

L'area è circondata dalle pertinenze di un'area abitativa ed è delimitata a sud dalla via Marzia.

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

Il CIP, acronimo di Centro Intermodale Passeggeri, è un'area di notevole importanza 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 della Stazione Ferroviaria in P.le Martiri per la Libertà, localizzata al foglio 19 del Piano Regolatore, si trova la Biglietteria Centrale APT di Gorizia, punto di riferimento per l'acquisto dei titoli di viaggio e le informazioni sul servizio per l'utenza del Centro intermodale Passeggeri.

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

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

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

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.

Il deposito (capacità totale 18 stalli) è dotato di un impianto di erogazione gasolio con una capacità di stoccaggio di 15 m³ con due colonnine di erogazione, di un impianto per l'erogazione dell'urea per autotrazione e di un nuovo impianto di lavaggio AUTOEQUIP AE 3/45 CM della IDROEQUIP del tipo "a portale mobile" e con le sue 3 spazzole, una orizzontale e due verticali, risponde pienamente alle esigenze aziendali.

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

Biglietteria di Monfalcone

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

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

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

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.

Gli orari di apertura vigenti sono, nel periodo da ottobre ad aprile, da lunedì a venerdì dalle ore 7.00 alle ore 19.00, sabato dalle ore 7.00 alle ore 14.00, domenica e festivi chiuso. Mel periodo da maggio a settembre la Biglietteria è aperta tutti i giorni dalle ore 7.00 alle ore 19.00.

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

Deposito di Villesse

A partire dal 1° aprile 2014, APT ha sottoscritto un contratto di locazione con la società "GORIZIANE" per l'utilizzo di un parcheggio scoperto recintato situato presso l'insediamento industriale della società stessa a Villesse (GO), in Via Aquileia, n 7.

Il terreno e le pertinenze sono stati concessi in utilizzo per l'esclusivo uso di parcheggio dei bus e delle auto private del personale APT. L'accesso all'area è possibile attraverso l'utilizzo del cancello esistente, rivolto verso la viabilità esterna.

Il deposito, la cui superficie è pari a circa 2.500 metri quadrati, permette di raggiungere agevolmente le S.R. 351 e S.R. 305. Non vi sono negli immediati dintorni insediamenti abitativi per i quali l'attività di parcheggio e ricovero degli autoveicoli possa rappresentare elemento di interferenza.

Il personale APT dispone di un telecomando per l'apertura del cancello scorrevole motorizzato, la cui chiusura avviene automaticamente dopo un minuto.

La società "GORIZIANE" ha concesso inoltre ai dipendenti di APT l'accesso ai servizi igienici limitatamente durante l'orario di apertura del complesso industriale, secondo un percorso sicuro individuato e definito.

Deposito di Aquileia

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

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

Deposito di Cormons

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

PASSEGGERI TRASPORTATI E PERCORRENZE

Il traffico generato si può sintetizzare come segue:

tipologia	traffico chilometrico generato – 2015	traffico chilometrico generato – 2016	traffico chilometrico generato – 2017	traffico chilometrico generato – 2018
TPL EXTRAURBANO	4.251.116	4.292.713	4.278.800	4.360.709
TPL URBANO	1.316.523	1.322.066	1.306.721	1.305.172
TPL MARITTIMO	492 corse	480 corse (760 ore di navigazione)	480 corse (760 ore di navigazione)	588 corse
TOTALI	5.567.639	5.614.779	5.585.521	5.665.881

I dati relativi all'esercizio 2018, suddivisi per linea, vengono così evidenziati:

cod. reg.	Nome della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
	Marittima Grado Trieste	-	83.700	36.802	-
4001	URBANO GO - LINEA 1	243.841	12.313.916	364.604	18,48
4002	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA ESTERNA	77.653	3.921.510	103.151	24,10
4003	URBANO GO - CIRCOLARE ROSSA INTERNA	27.738	1.400.756	34.521	18,40
4004	URBANO GO - CIRCOLARE NERA ESTERNA	60.391	3.049.723	67.952	20,44
4005	URBANO GO - CIRCOLARE NERA INTERNA	20.466	1.033.500	41.256	18,52
4006	URBANO GO - LINEA 6	63.387	3.201.086	64.741	19,59
4007	URBANO GO - LINEA 8	69.101	3.489.608	108.624	23,30
4008	URBANO MONFALCONE - 32 - CANTIERI - RONCHI VIA CURIEL	94.887	5.428.502	201.855	18,29
4009	URBANO MONFALCONE - 33 - PIAZZA UNITA' - SAN POLO	68.341	3.909.795	143.709	21,14
4010	URBANO MONFALCONE - 34 - PIAZZA UNITA' - STAZIONE F.S.	164.974	9.438.174	266.168	20,04
4011	URBANO MONFALCONE - 35 - MARINA JULIA - PIAZZA UNITA'	180.215	10.310.045	327.163	20,21
4012	URBANO MONFALCONE - 36 - STAZIONE F.S. - SAN POLO	71.069	4.065.898	29.799	18,11
4013	URBANO GRADO - MOLO TORPEDINIERE - GRADO PINETA E CAMPEGGI	163.109	9.331.471	147.548	21,96
4014	1 - GORIZIA - AEROPORTO - MONFALCONE - GRADO	844.622	62.272.963	781.139	36,65
4015	2 - GORIZIA - MARIANO - CORMONS	171.759	12.663.801	167.911	38,46
4016	3 - GRADISCA - S.PIER - S.CANZIAN - MONFALCONE	306.652	22.609.492	331.532	31,22
4017	4 - GORIZIA - ROMANS - BORGNANO	79.257	5.510.006	88.875	40,26
4018	5 - GRADISCA - VILLESSE - CORMONS (*)	-	-	-	-
4019	6 - GORIZIA - JAMIANO - MONFALCONE	24.425	1.746.435	28.975	41,71
4020	7 - GORIZIA - POGGIO III ARMATA - SAGRADO	110.696	7.695.594	66.896	35,35
4021	8 - GORIZIA - S.MICHELE - DOBERDO' - MONFALCONE	109.019	7.579.110	89.619	32,08
4022	9 - GORIZIA - S.FLORIANO - OSLAVIA - GORIZIA	52.737	3.666.251	15.469	25,46
4023	21 - GRADO - FOSSALON - STARANZANO - MONFALCONE - TRIESTE	107.552	7.477.017	109.776	40,48
4024	22 - GRADO - VILLESSE - GORIZIA	314.760	23.207.220	386.897	44,38
4025	23 - GORIZIA - CORMONS - CIVIDALE	110.085	8.116.583	134.874	37,31
4026	24 - GORIZIA - PALMANOVA - PRIVANO	25.026	1.739.807	26.178	43,32
4027	25 - GORIZIA - AIELLO - CERVIGNANO	74.289	5.164.600	98.418	40,10
4028	26 - GRADO - CERVIGNANO - FIUMICELLO - MONFALCONE	254.234	17.674.357	292.737	35,93
4029	27 - GRADISCA - CORMONS - MANZANO	89.695	6.613.186	6.700	23,30
4030	UDINE - PALMANOVA - MONFALCONE CANTIERI	32.354	2.249.213	9.101	40,85
4031	CRAUGLIO - S.VITO - MONFALCONE CANTIERI	68.649	4.772.476	23.704	39,64
4032	GRADO - CERVIGNANO	56.900	4.195.213	92.809	41,83
4033	RONCHIS - MONFALCONE CANTIERI (*)	-	-	-	-
4034	PORTOGRUARO - MONFALCONE CANTIERI	16.113	1.120.215	8.534	56,35

cod. reg.	Nome della linea	km totali	posti offerti	trasp.	vel. comm.
4035	UDINE - AEROPORTO - MONFALCONE - TRIESTE	1.501.389	104.376.493	1.045.732	40,18
4036	TRIESTE - LIGNANO	10.496	729.660	5.389	46,10

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

LA GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

L'AMMODERNAMENTO DEL PARCO MEZZI

Durante il 2018 sono stati acquistati ed immatricolati 11 mezzi extraurbani e 2 mezzi urbani con motorizzazione a standard EURO 6 a basse emissioni e bassi consumi. I due autobus urbani sono dotati di pedana per salita e discesa di utenti a ridotta capacità motoria; gli 11 autobus extraurbani sono dotati di predisposizione completa per l'installazione della pedana.

L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2018 è pari a 6,31 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

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2010, acquisto di:	1 autobus extraurbano TEMSA TOURMALIN EURO 5 (coda di gara) 1 autobus urbano da 8 metri 1 autobus extraurbano da 12 metri IVECO CROSSWAY 3 autosnodati extraurbani da 18 metri	7,49
2011, acquisto di:	1 autobus elettrico (coda di gara) RAMPINI ALE' EL urbano da 8 metri 6 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY 1 autobus elettrico RAMPINI ALE' EL	7,39
2012, acquisto di:	4 autobus urbani da 8 metri RAMPINI ALE' EEV 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,42
13, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C 3 autobus urbani da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,38
2014, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C (coda di gara) 5 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress Euro 6	7,31
2015, acquisto di:	4 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2014) 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress (coda di gara 2014)	7,43
2016, acquisto di:	3 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C Euro 6 1 autobus urbano da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M Euro 6 5 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani a due piani da 13 metri VDL SYNERGY Euro 6	6,90
2017, acquisto di:	7 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2016)	6,94
2018, acquisto di:	2 autobus urbani da 9,5 metri HEULIEZ BUS Euro 6 9 autobus extraurbani da 12 metri SCANIA INTERLINK Euro 6 2 autobus extraurbani da 10,7 metri IVECO CROSSWAY Euro 6	6,31

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

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

Rimangono attive le 8 emettitrici automatiche di biglietti (schermo "touch screen" con la possibilità di effettuare il pagamento in contanti e, in tutte le valute, con pos e carta di credito). Durante il 2018 una delle due emettitrici presenti presso il Trieste Airport di Ronchi dei Legionari è stata ricollocata presso l'area della nuova autostazione.

Situazione parco mezzi da Turismo ed Extra-TPL – anno 2018:

matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
314	BW137HZ	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2002	EURO 3	16	12
316	BZ767EX	WAG N 316 SHD	NEOPLAN N 316 SHD	TURISMO	2004	EURO 3	14	12
318	DC423RG	MERCEDES-BENZ 816 DF 42/75	SORA - VARIO	SCUOLABUS	2007	EURO 4	11	7,73
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	10	9,45

matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
321	DL373KE	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	9	12
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	8	6,95
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	6	12
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	6	9,45
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	5	4,5
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	5	9,45
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	4	12
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	3	4,5
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	3	8,52
331	FE177VA	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2003	EURO 3	15	9
332	FK490PE	CACCIAMALI	IVECO A 50/E4/21/B	SCUOLABUS	2007	EURO 4	11	9
333	XA131KF	TECNOCARAVAN	PIEMME ALLESTIMENTI	CARRELLO BICICLETTE	2018	-	0	6,5
334	BK078TN	IVECO	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2001	EURO 2	17	9
ETA' MEDIA PARCO (*) esclusi carrelli porta biciclette								9,64

L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Durante il 2018 è proseguita l'attività di perfezionamento degli interventi mirati a rendere più efficiente ed efficace la produzione del TPL e migliorare il sistema con nuove procedure per il mantenimento della certificazione integrata (UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, BS OHSAS 18001:2007 e UNI EN 13816:2002) Qualità, Ambiente e Sicurezza.

Compendio Uffici/Deposito/officina – Gorizia

Durante il 2018 non vi sono state modifiche sostanziali al compendio Deposito-Officina-Uffici di Gorizia.

L'impianto fotovoltaico (28,3 kW) e gli accorgimenti tecnici adottati per minimizzare i consumi, hanno permesso un notevole risparmio energetico anche nel 2018.

Visto l'ulteriore aumento di mezzi che necessitano di additivazione di urea per autotrazione, l'impianto per l'erogazione dell'urea è stato implementato con un ulteriore serbatoio; la capacità è ora pari a 3.500 litri; 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" funziona regolarmente; il sistema di rilevamento del mezzo in ingresso mediante "TAG", installato nel 2017, è a regime.

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' stato acquistato un ulteriore gruppo di

colonne sollevatrici per l'officina; tale gruppo, come quello acquistato nel 2017, permette di sollevare più agevolmente i bus dotati di ruote piccole e quelli a pianale molto basso; sono stati acquistate due pistole avvitatrici elettriche; tali attrezzature permettono di effettuare le medesime operazioni delle pistole pneumatiche, ma con notevole diminuzione di rumore e vibrazioni; il carrello elevatore dell'officina è stato dotato di un sistema ottico per l'individuazione visiva dell'arrivo del carrello. Sono stati inoltre acquistati un sistema per la produzione di ozono per la sanificazione dei mezzi ed un dispenser per DPI e materiali di consumo.

Unità operativa di Monfalcone

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

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

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

Centro Intermodale Passeggeri di Gorizia (CIP)

All'inizio dell'anno scolastico 2018/19 è stato effettuato il consueto ripasso della segnaletica orizzontale di tutta l'area, compresa quella riguardante le numerose scritte "Vietato oltrepassare la linea gialla" al fine di mantenere gli standard di sicurezza degli utenti.

Biglietteria e Autostazione di Grado

A partire dalla primavera del 2018, il deposito extraurbano di Grado, su richiesta dell'Amministrazione comunale, è stato spostato presso il parcheggio di Viale Italia (Sacca dei Moreri). L'edificio della biglietteria non è stato oggetto di ulteriori interventi.

Biglietteria di Monfalcone

Nel corso del 2018 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

Infrastrutture di esercizio

Durante il 2018 sono state installate ulteriori due pensiline in altrettante posizioni. E' proseguita durante l'anno anche la manutenzione migliorativa degli impianti comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli, bacheche e panchine. Rimangono attive le 8 emittitrici automatiche di biglietti (schermo "touch screen" con la possibilità di effettuare il pagamento in contanti e, in tutte le valute, con pos e carta di credito).

Durante il 2018 una delle due emittitrici presenti presso il Trieste Airport di Ronchi dei Legionari è stata ricollocata presso l'area della nuova autostazione. Nell'area aeroportuale sono stati installati tre ulteriori monitor informativi per l'utenza, uno presso la zona uscita passeggeri, uno nella zona bar-ristoro ed uno presso le corsie di partenza della nuova autostazione.

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

Infrastrutture informatiche e telefoniche

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

Anche per il 2018 rimane confermata la funzionalità del servizio per il rinnovo telematico degli abbonamenti mensili e quindicinali e per il pagamento degli abbonamenti annuali, o delle rate degli stessi, sul portale internet aziendale www.apggorizia.it.

APT ha introdotto sia nelle biglietterie che nelle principali rivendite site nel territorio servito il nuovo sistema di emissione automatica dei titoli di viaggio, per migliorare ancor di più il servizio alla clientela e per ridurre i tempi di attesa per la sottoscrizione dell'abbonamento.

Con il nuovo sistema di bigliettazione automatizzata sono state aggiornate anche le funzionalità del sito di e-commerce aziendale. Con l'upgrade al nuovo programma l'utente senza recarsi in biglietteria ed in modalità automatica, ha la possibilità di rinnovare e/o di effettuare il primo acquisto dell'abbonamento utilizzando una connessione internet attraverso il pagamento con carta di credito.

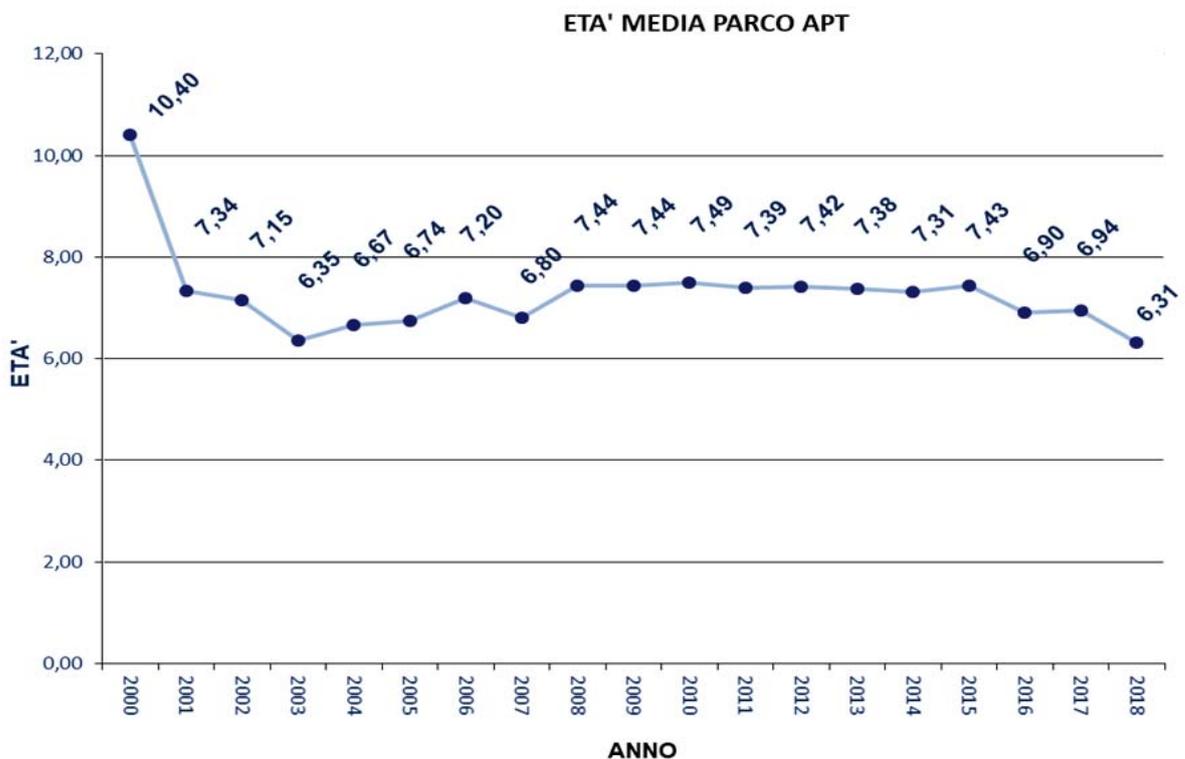
Il sistema di rilevazione delle presenze mediante badge magnetico ed il sistema di controllo informatizzato degli accessi presenti in ogni sede aziendale, continuano funzionare regolarmente.

LA GESTIONE AMBIENTALE

GLI INDICATORI DI PERFORMANCE AMBIENTALI

Al fine di sintetizzare e riclassificare i dati relativi agli aspetti ambientali raccolti dal sistema informativo aziendale, APT utilizza degli Indicatori di Performance Ambientale che hanno la funzione di fornire un quadro immediato e rappresentativo della situazione ambientale aziendale, confrontata sia con il contesto temporale e territoriale in cui APT è inserita sia con gli obiettivi e con i traguardi prefissati. Vista l'organizzazione radicata ormai da tempo, non solo sulle politiche ambientali dell'azienda, ma nell'ottica globale di una certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, 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 31/12/2018 è pari a 6,31 anni.



Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

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

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

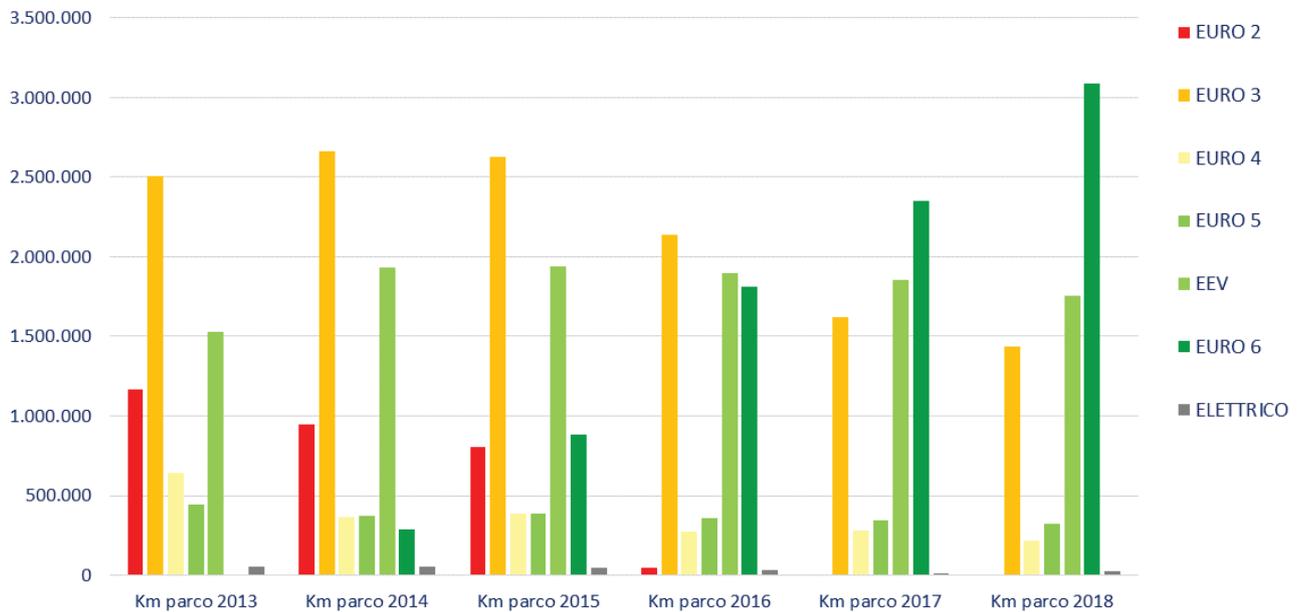
Per quanto riguarda l'utilizzo dei mezzi durante il servizio, la suddivisione dei chilometri percorsi, raggruppati a seconda dello standard di emissioni allo scarico è così composta:

Normativa	Km parco 2014	Km parco 2015	Km parco 2016	Km parco 2017	Km parco 2018	Trend 2018	Previsione 2019
PRE-euro	0		0	0	0	=	=
euro 0	0		0	0	0	=	=
euro 1	0		0	0	0	=	=
euro 2	943.859	801.797	48.915	0	0	=	=
euro 3	2.664.069	2.626.647	2.136.403	1.620.350	1.435.456	↓	↓
euro 4	365.451	386.568	273.111	280.333	215.740	↓	=
euro 5	369.846	385.953	359.801	341.126	323.913	=	=
EEV	1.929.948	1.938.078	1.896.226	1.851.477	1.752.781	=	=
euro 6	286.522	881.466	1.809.166	2.352.005	3.084.961	↑	↑
ELETRICO	53.044	48.098	29.081	13.309	26.635	↑	=

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

batterie e dei relativi sistemi di equalizzazione ; viceversa, l'utilizzo di motori euro 6 è in forte aumento. Tale trend è previsto anche per il 2019.

**Distribuzione percorrenze chilometriche per anno
e per categoria di emissioni allo scarico**



Il parco dei mezzi APT "extra TPL" al 31/12/2018 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 6	1
SCUOLABUS (TOT 8)	euro 2	1 (usufrutto)
	euro 3	1
	euro 4	2
	EEV	2
	euro 6	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 2016	kWh 2017	kWh 2018
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 6	sede	5.379	5.813	5.073
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	8.318	9.060	8.701
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	5.893	5.164	4.462
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	4.687	4.042	3.993
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	9.956	9.842	9.937

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	kWh 2018
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	19.888	8.823 (*)	0 (*)	14.992
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	Matr. 280	20.972	22.329	13.962	13.218

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

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2016	mc 2017	mc 2018
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (sanitaria)	deposito	991	1.577	931
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (antincendio)	deposito	10	11	10
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	1.650	1.561	967

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2016	mc 2017	mc 2018
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	14.757	13.588	13.850
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	4.702	5.402	4.380

tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2016	litri 2017	litri 2018
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	1.407.727	1.415.093	1.405.331
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	772.508	786.930	839.583
gasolio	Distributori esterni	esterno	143.926	136.995	135.491
TOTALI			2.324.161	2.339.018	2.380.405

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

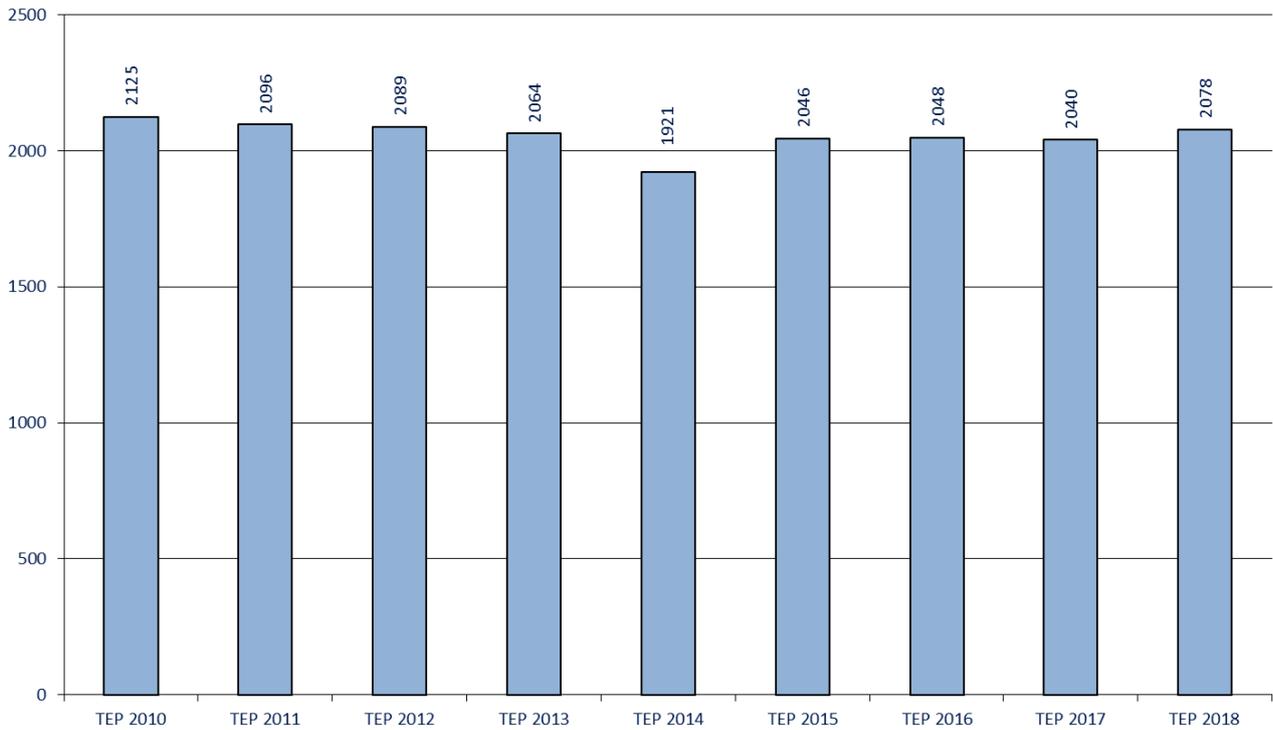
tipologia	TEP 2013	TEP 2014	TEP 2015	TEP 2016	TEP 2017	TEP 2018
TEP	2.064	1.921	2.046	2.048	2.040	2.078

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2018, ha obbligato l'Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

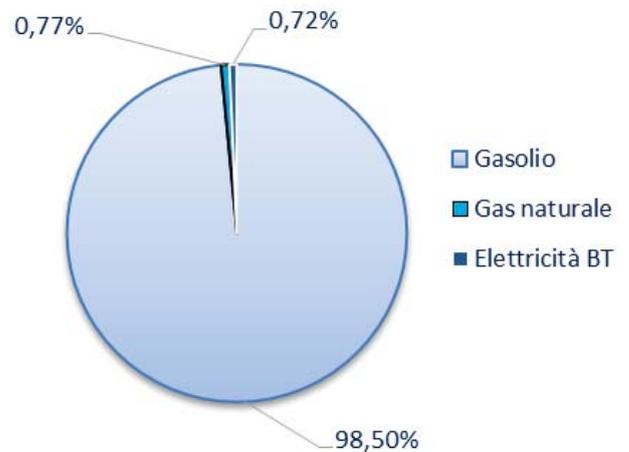
Il valore relativo al 2018, influenzato principalmente dall'incremento delle percorrenze chilometriche del parco mezzi e dal conseguente consumo di gasolio per autotrazione, è lievemente aumentato.

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2018, ha obbligato l'Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

Il valore relativo al 2018, influenzato principalmente dall'incremento delle percorrenze chilometriche del parco mezzi e dal conseguente consumo di gasolio per autotrazione, è lievemente aumentato.



Nel dettaglio, per quanto riguarda il 2018, 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	kWh 2018
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	17.748	23.892	19.363	20.099

Obiettivi di miglioramento

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

Fattore di miglioramento	Unità di misura	Situazione 31/12/2017	Situazione 31/12/2018	Target 31/12/2018
Sinistrosità mezzi di trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 58.182	1 ogni 53.961	1 ogni 70.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	45%	49%	49%
	età media parco	6,94	6,31	6,31
Climatizzazione	% mezzi urb. sul totale	100%	100%	100%
Climatizzazione	% mezzi extraurb. su totale	100%	100%	100%
Dispositivi speciali	n° bus con indicatori di percorso luminosi	100%	100%	100%
Servizi speciali	n° bus urb. con accesso ribassato	100%	100%	100%
Mezzi attrezzati	n° bus attrezzati con pedana	59	59	59
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	100%	100%	100%

I target per l'anno 2018, ed eccezione di quello relativo alla sinistrosità dei mezzi, sono stati rispettati.

RELAZIONI CON L'UTENZA E CON IL TERRITORIO

APT ha come primo interesse e obiettivo la soddisfazione dei propri utenti, ma come ogni azienda moderna, efficiente, competitiva e soprattutto radicata nel territorio in cui opera, APT considera parte essenziale della sua 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	Ristampe PRIMAVERA 2018	N° copie stampate ESTATE 201/8	N° copie stampate INVERNO 2018/2019
Servizio urbano Gorizia		7.800*	8.800*
Servizio urbano Monfalcone		7.000	8.000
Servizio Grado urb+extra	2.000	15.000	4.000
Servizio extraurbano		8.000	10.000
Linea 51+Aeroporto	10 000	11.000	16.000**
Linea Marittima		30.000	-

* = 800 copie in lingua slovena

**= prima stampa 6.000 copie, seconda stampa in conseguenza del cambio orario voli Aeroporto 10.000 copie

Nel 2018 a causa delle numerose variazioni apportate agli orari a causa dei lavori inerenti il ponte di Grado e l'avvio del Polo Intemodale Trieste Airport sono stati ristampati nel corso della primavera due tipologie di libretto tascabile.

Tutte le pubblicazioni inerenti gli orari vengono elaborate anche a livello grafico dagli operatori interni appositamente formati. Tale intervento consente di ottimizzare i tempi di realizzazione e produce un notevole risparmio in quanto la gara per la fornitura del materiale informativo è basata sui puri costi di stampa.

A bordo dei mezzi

All'interno di ogni autobus urbano ed extraurbano sono affisse le tariffe dei titoli di viaggio, il regolamento di vettura e, solo nei bus urbani, la mappa della rete urbana e gli avvisi relativi alle modifiche del servizio di carattere temporaneo.

Ogni mezzo è dotato di un contenitore dove vengono collocate le varie pubblicazioni con gli orari 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 2018 si è provveduto ad ottimizzare ulteriormente la sezione “Società Trasparente” e sono state inserite alcune pagine in lingua slovena nelle sezioni Titoli di Viaggio e Il Cliente. Mentre per quanto attiene al restyling non sono stati effettuati interventi particolari ritenuti non opportuni considerate le previste scadenze relative alla gara per l’affidamento del servizio di TPL su base regionale.

Paline di fermata

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

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

Paline telematiche

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

Pensiline con bacheche

Rispetto al 2017 il numero delle fermate allestite con pensilina e bacheca informativa è aumentato arrivando a 268 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).

In particolari punti strategici sono presenti delle bacheche autonome di ampia dimensione per un’informazione più completa: Aeroporto, Autostazione di Grado, Area CIP a Gorizia, Monfalcone Via Valentinis e nelle fermate centrali della piazza.

Nelle pensiline presso le fermate con un intenso transito di corse o punto di coincidenza sono stati affissi dei tabelloni riepilogativi contenenti sia gli orari della fermata che le altre disposizioni (regolamento, tariffe, etc.), un tanto per concentrare tutte le informazioni in un unico punto e facilitarne la lettura.

Biglietterie APT

Le Biglietterie APT di Gorizia, Monfalcone e Grado, oltre ai servizi di sportello per la vendita dei titoli di viaggio, sono state allestite come dei veri e propri “info point” dove gli utenti possono trovare tutto il materiale informativo sia per la consultazione, sia da portare con sé, sempre a titolo gratuito.

Gli operatori, inoltre, sono stati tutti formati per offrire assistenza agli utenti e fornire ogni utile indicazione.

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

Campagne promozionali e informative

Anche nel 2018 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, nei residence, nei campeggi di Grado e Trieste di una locandina informativa plurilingue e di un dispenser con gli orari tascabili;
- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate anche oltre confine oltrech  tramite alcuni spot sulle tv locali.

Bici Bus La promozione del servizio estivo "Bici Bus"   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 plurilingue;
- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate

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

- affissione dell'informativa presso le fermate interessate
- distribuzione nei punti di informazione turistica, nei locali pubblici, nelle strutture alberghiere e nei punti vendita di titoli di viaggio di un flyer promozionale;
- pubblicazione dell'informativa sui quotidiani locali e su riviste specializzate

Avvio del Polo Intermodale Trieste Airport. Nel mese di marzo 2018   stato avviato il Polo Intermodale del Trieste Airport che ha comportato una modifica degli orari delle linee in transito ed   stata attivata la nuova Autostazione. Per una capillare informazione all'utenza sono stati ristampati e ridistribuiti i libretti orari e sono state pubblicate alcune inserzioni sulla stampa locale.

Riapertura ponte girevole di Grado nel mese di maggio   terminata la deviazione di percorso delle linee che raggiungono Grado via Aquileia dovuta ai lavori sul ponte girevole. L'informativa all'utenza relativamente al ripristino del percorso originale e alla modifica di alcuni orari   stata effettuata attraverso la pubblicazione di un nuovo libretto tascabile dedicato ai servizi di Grado e di alcune inserzioni sulla stampa locale.

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

A fine 2018 tale modalit  di rinnovo   risultata molto gradita, con un ulteriore notevole miglioramento rispetto a quello gi  buono riscontrato nel 2017 e precisamente + 98,35% rispetto all'anno precedente se consideriamo solo gli abbonamenti mensili e quindicinali e un + 92,40% 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   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   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   un bene della collettivit  che garantisce a chiunque il DIRITTO alla mobilit , quindi acquistare il biglietto prima di salire a bordo si traduce in un dovere sociale. Un diverso atteggiamento compromette, invece, le possibilit  di miglioramento della qualit  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, rendendolo ove possibile più aderente alle necessità espresse dai clienti e, in caso di anomalie, predisponendo rimedi ed azioni correttive; dall'altro, permette di mantenere un buon livello di soddisfazione della clientela per quanto riguarda le attività che possono essere definite di "assistenza al cliente", attraverso l'attenzione alle esigenze ed ai feedback degli utenti.

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

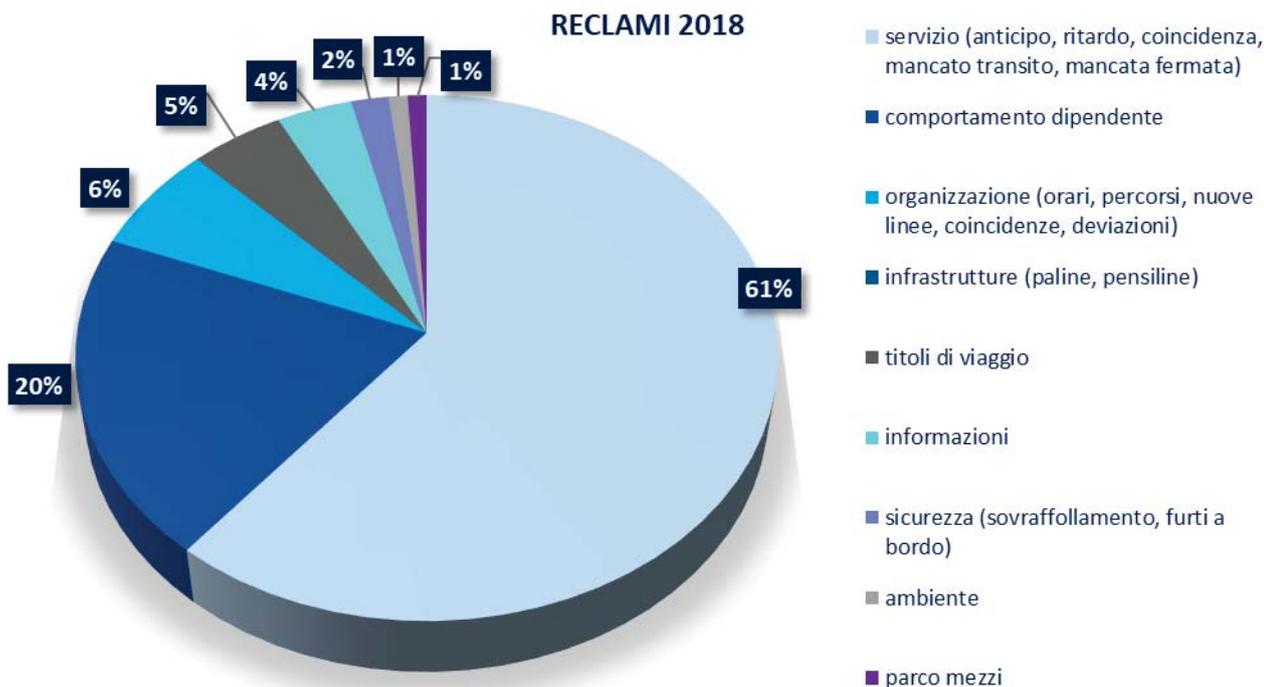
Nel 2018 è stato ulteriormente migliorato il livello di prontezza di risposta ai reclami, espresso dalla quantità di pratiche a cui viene fornito riscontro entro i primi 5 giorni. La rapidità nel fornire un feedback all'utenza è uno degli indici maggiormente apprezzati dalla clientela, ed è quindi importante mantenere nel tempo il livello acquisito. E' diminuito anche il tempo medio per la risposta, mentre il numero dei reclami ricevuti è rimasto costante rispetto all'anno precedente. Eventuali risposte fornite oltre scadenza sono circoscritte ai casi in cui sono necessari approfondimenti particolarmente puntuali in ordine al comportamento del personale e che comportano spesso un allungamento dei tempi di conclusione delle indagini interne. Nel 2018 non si è verificato alcun caso di pratica protrattasi oltre la scadenza prevista (15 giorni lavorativi).

Risposta entro scadenza	181	100%
Risposta oltre scadenza	0	0%
Risposta entro 5 gg.	107	59%
N° giorni medi risposta	5,3	

La tabella mostra un confronto fra la tipologia di reclami ricevuti nel 2017 e nel 2018:

ANNO 2017			ANNO 2018		
servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	119	64%	servizio (anticipo, ritardo, coincidenza, mancato transito, mancata fermata)	103	57%
comportamento dipendente	38	21%	comportamento dipendente	46	25%
organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	1	1%	organizzazione (orari, percorsi, nuove linee, coincidenze, deviazioni)	3	2%
infrastrutture (paline, pensiline)	1	1%	infrastrutture (paline, pensiline)	2	1%
titoli di viaggio	5	3%	titoli di viaggio	2	1%
informazioni	8	4%	informazioni	5	3%
sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	11	6%	sicurezza (sovraffollamento, furti a bordo)	9	5%
ambiente	0	0%	ambiente	2	1%
parco mezzi	2	1%	parco mezzi	9	5%
totale	185		totale	181	
Km TPL	Rec.	KM/R.	Km TPL	Rec.	KM/R.
5.585.521	185	30.192	5.565.821	181	30.750

Il numero dei reclami pervenuti si è mantenuto pressochè costante (181 contro i 185 dell'anno precedente), così come la percentuale delle pratiche in cui il disservizio non viene confermato (51%, a fronte del 53% - dato del 2017).



Questo a testimonianza della validità degli interventi attuati sia nell'ambito della formazione del personale sia nell'ambito delle relazioni industriali, che hanno puntato ad un ancora maggiore coinvolgimento attivo nel raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio erogato, in particolare per quanto riguarda gli aspetti legati alla puntualità ed al rapporto con la clientela.

Nonostante ciò l'Azienda intende migliorare ulteriormente gli aspetti correlati al comportamento del personale, in particolare degli addetti alla guida, che di fatto sono i più coinvolti nel rapporto con la clientela e quindi rappresentano di fatto il primo biglietto da visita dell'Azienda.

Sono già attuate, e verranno potenziate ed implementate, diverse azioni che puntano a raggiungere il medesimo obiettivo.

Accanto ai già citati interventi nell'ambito delle relazioni industriali, che si appoggiano sui progetti di raggiungimento di determinati obiettivi in termini di indicatori di soddisfazione e sull'attenta applicazione, ove dall'istruttoria emerga la necessità, della disciplina sanzionatoria contrattuale, vi è l'intenzione di proseguire con interventi formativi ad hoc.

Oltre a riproporre le tematiche connesse ai servizi prestati da APT, ai titoli di viaggio ed a tutte le informazioni che è necessario conoscere e saper comunicare alla clientela, verrà sviluppata in maniera più incisiva la tematica della gestione delle situazioni critiche, al fine di fornire strumenti utili per adottare un comportamento il più sereno possibile a tutela, prima di tutto, del personale coinvolto.

Verranno inoltre approfondite le tematiche legate all'accesso al mezzo di trasporto da parte di persone diversamente abili ed in particolare coloro che presentano disabilità motorie, in modo da poter soddisfare in maniera ancora più efficace le esigenze anche di questa parte della clientela, superando, per quanto possibile, le difficoltà oggettive che si possano presentare.

Queste attività mirano quindi ad un raggiungimento di elevati standard qualitativi nel rapporto con la clientela, non solo attraverso il meccanismo premiante degli indicatori legati al Premio di Risultato, ma anche e soprattutto costruendo e consolidando nel tempo, proprio utilizzando le potenzialità degli interventi formativi frontali, una vera e propria crescita professionale e personale degli addetti coinvolti.

SUGGERIMENTI E RICHIESTE

Si segnala il sempre significativo flusso di richieste e suggerimenti in merito, ad esempio, all'istituzione di nuove fermate o alla modifica degli orari esistenti. L'Azienda si attiva prontamente per accontentare, ove tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile, le modifiche all'orario di piccola entità; coinvolge inoltre gli Enti preposti per le opportune verifiche tecniche ed autorizzazioni amministrative necessarie all'attivazione di nuove fermate. Nel caso in cui le richieste non possano essere immediatamente accolte, vengono comunque analizzate al momento della progettazione degli orari stagionali o in caso di modifiche organizzative. A tutte le istanze viene fornita, in ogni caso, risposta scritta.

Nel 2018 sono state gestite 86 pratiche di segnalazione/suggerimento.

GESTIONE OGGETTI RINVENUTI

Anche la gestione degli oggetti rinvenuti a bordo dei bus o nelle strutture aziendali costituisce un capitolo nelle relazioni con l'utenza

A	TOTALE OGGETTI RINVENUTI GESTITI DA SEGRETERIA	283	D+E
	di cui		
	oggetti rinvenuti a bordo e consegnati direttamente dal		
B	personale	179	
C	oggetti rinvenuti in seguito a richiesta del proprietario	104	
D	OGGETTI CONSEGNATI AL PROPRIETARIO	207	
E	OGGETTI CONSEGNATI ALLA POLIZIA MUNICIPALE	76	
F	TOTALE RICHIESTE REGistrate DA SEGRETERIA	271	G+H
	di cui		
G	esito positivo con consegna al proprietario	118	
H	esito negativo	153	

CUSTOMER SATISFACTION E MYSTERY CLIENT

Dal mese di luglio 2012 APT è in possesso della Certificazione in base alla norma UNI-EN 13816:2002 (vedi capitolo dedicato).

La norma ha lo scopo di stabilire i requisiti per la definizione e determinazione degli obiettivi e per la misurazione della qualità del servizio nell'ambito del TPP (trasporto pubblico di passeggeri), fornendo una linea guida per la selezione dei relativi metodi di misurazione.

Si tratta di certificazione di servizio: pertanto è il servizio e non il fornitore dello stesso a essere conforme alla norma.

La certificazione secondo la UNI EN 13816:2002 implica che l'organizzazione nell'ambito del proprio sistema di gestione per la qualità assicuri il rispetto dei criteri qualità e relativi sotto-livelli, individuando specifiche misure di soddisfazione e metodi di misurazione.

La norma suggerisce tra le misure per la prestazione dei servizi, oltre alle tradizionali indagini sulla soddisfazione del cliente (ISC) e alle misurazioni dirette della prestazione (MDM), anche le indagini *cliente misterioso* (ICM) basate il più possibile su osservazioni obiettive effettuate da osservatori in incognito opportunamente addestrati.

Indagine Mystery Client

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

- Valuta efficienza, competenze tecniche e qualità del servizio ai clienti/utenti;
- In un'ottica di monitoraggio è efficace strumento per migliorare il modo in cui l'universo dei clienti/utenti è trattato dal personale;
- Informa l'azienda sulla corretta applicazione delle direttive aziendali, delle regole, sul corretto mantenimento delle infrastrutture (bus, fermate, agenzie...);
- Misura i mutamenti nel tempo del servizio offerto alla clientela.

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

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

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

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

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

SINTESI BUS/FERMATE

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

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
Stato pulizia delle fermate	109	2	98,2
Informazioni al punto di fermata	109	0	100
Informazioni a bordo autobus	106	2	98,1
Accoglienza/attitudine commerciale	106	2	98,1
Pulizia degli autobus	106	1	98,1
Puntualità	106	2	98,1
COMPLESSIVO	642	9	98,6

Stato di pulizia delle fermate - Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari al 98,2 % (2017=98,2%).

Informazioni al punto di fermata - Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 100,0% e presenta quindi piena conformità (2017=100%). Sono stati valutati: visibilità/riconoscibilità della fermata, logo aziendale, identificazione fermata, elenco delle linee transitanti, orari delle linee che transitano, tabella orari della linea considerata, direzione della linea considerata ed indicazione delle rivendite più vicine

Informazioni a bordo autobus - Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 98,1% e presenta quindi piena conformità (2017=100%). Sono stati valutati: presenza del numero di call center, indicatore anteriore di linea e di percorso, indicatore laterale di linea e di percorso (solo bus urbani), indicatore posteriore di linea e di

percorso (solo bus urbani), presenza delle norme di viaggio, del tariffario e del logo aziendale (esterno), oblitteratrice e display interno (laddove presente). I rilevatori segnalano alcuni casi in cui le oblitteratrici presentano orario errato.

Pulizia dei mezzi - Il valore di conformità complessiva è pari a 98,1, un netto miglioramento rispetto al dato del 89,5 % del 2017

Accoglienza / Attitudine commerciale a bordo - Il valore di conformità complessiva registrato è conforme e pari a 98,1% e presenta quindi piena conformità (2017=100). Le non conformità segnalate nel 2018 sono relative all'uso di cellulari da parte del conducente

Puntualità - Il valore di conformità complessiva registrato relativo alla puntualità è pari a 98,1 %, con un buon miglioramento rispetto al 2017 (94,3%). Le non conformità riguardano esclusivamente episodi di ritardo rispetto all'orario previsto.

SINTESI DEI RISULTATI BIGLIETTERIA / RIVENDITA

Sono state complessivamente compiute 69 rilevazioni e il dato complessivo di conformità si attesta sul valore di 92,8 con un miglioramento rispetto al 89,9 del 2017. Le uniche non conformità sono dovute alla mancanza di vetrofania presso le rivendite. Ad inizio 2019 sono stati rinnovati tutti gli adesivi per i punti vendita.

	N° Rilevazioni	N° Non Conformità	% conformità
(BIGLIETTERIA) Informazioni esterne	5	0	100
(RIVENDITA) Informazioni esterne	11	5	54,5
(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	5	92,8

SINTESI DEI RISULTATI CALL CENTER/CENTRALINO

Sono state compiute 10 rilevazioni per il Call Center (Numero Verde) con piena conformità, confermando il 100% del 2017. Ulteriori 7 rilevazioni per il Centralino interno

SINTESI DEI RISULTATI SITO WEB

Sono stati analizzati contenuti, servizio web e usabilità dando un risultato del 100% di conformità.

Customer Satisfaction- Analisi Rilevazione invernale 2018/19

Ogni anno APT realizza due indagini sulla soddisfazione degli utenti, un metodo che rappresenta uno strumento utile per il miglioramento continuo della qualità del servizio e per conoscere le aspettative ed i bisogni del cliente/utente.

- una totalmente estiva per testare un diverso target di utenza e introdurre anche quesiti meno legati ai tipici indici di soddisfazione sul servizio;
- una tipicamente invernale e integralmente coerente con le indicazioni espresse dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la rilevazione della qualità del trasporto pubblico locale, contenute nell'allegato B allo schema tipo Carta dei Servizi.

La rilevazione è coerente con le indicazioni espresse dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la rilevazione della qualità del trasporto pubblico locale, contenute nell'allegato B allo schema tipo Carta dei Servizi.

La rilevazione è stata compiuta nel mese di Dicembre 2018, ed è stata realizzata attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate degli autobus o a bordo dei mezzi APT. Complessivamente sono stati intervistati 700 utilizzatori del servizio di Trasporto Pubblico Locale prestato da APT Gorizia. La relazione considera la performance di 21 driver, confrontati nel tempo e suddivisi per servizio urbano e servizio extraurbano. Tali driver concorrono alla definizione dell'indice di Customer Satisfaction (CSI).

Gli obiettivi principali che ci si è proposto di perseguire sono i seguenti:

- Misurare la Customer Satisfaction complessiva dei clienti per il servizio erogato;
- Elaborare i dati con presentazione degli indici di Customer Satisfaction;
- Fornire un'indicazione puntuale sugli aspetti verso cui si riversano le aspettative della clientela per un miglioramento degli standard di qualità del servizio.

La rilevazione è negli aspetti metodologico-operativi, conforme agli orientamenti stabiliti dalle norme UNI 11098:2003 e UNI EN 13816:2002.

	Interviste realizzate	Indice Sintetico di Soddisfazione			Indice Generale di Soddisfazione		
		2016	2017	2018	2016	2017	2018
Complessivo	N = 700	90,4	90,5	91,3	93,0	96,1	96,1
Urbano	N = 380	91,6	90,5	89,6	93,85	95,05	95,0
Extraurbano	N = 320	89,1	90,6	93,3	90,7	96,5	97,7

L'INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE è calcolato in base alla risposta ad una domanda diretta:

«In generale nell'ultimo anno il servizio di trasporto offerto da APT nel suo complesso è migliorato, rimasto uguale o peggiorato?»

Il valore è espresso da 0 a 100 e considera le persone che alla domanda rispondono «rimasto uguale» o «migliorato», al netto dei non rispondenti.

L'INDICE SINTETICO DI SODDISFAZIONE è costruito tramite 2 fasi:

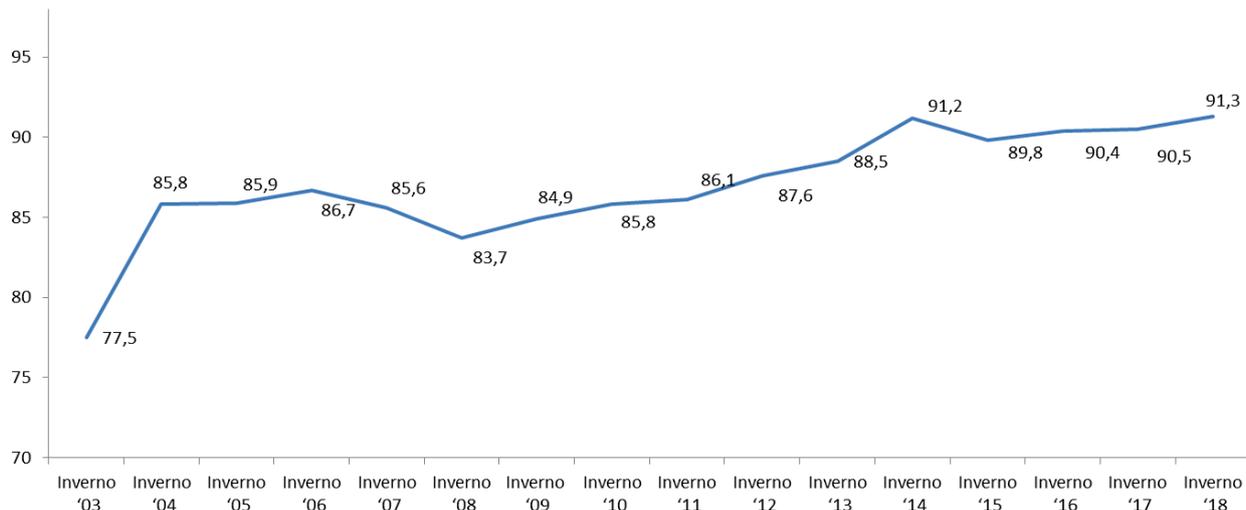
- definizione dell'indice di soddisfazione (quota di clienti soddisfatti – valutazione maggiore o uguale a 6 su scala da 1 a 10);
- ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.

Il valore risultante da queste fasi è espresso su una scala che va **da 0 a 100** e sintetizza così i valori di soddisfazione e di importanza attribuiti ai fattori di analisi in un unico valore.

Dall'esame dei valori dell'Indice Generale di Soddisfazione, emerge come esso sia superiore all'Indice Sintetico di Soddisfazione (CSI).

Ciò significa che l'immagine aziendale genera valore aggiunto rispetto alle performance dirette di prodotto e servizio considerate.

Confronto temporale Indice Sintetico di Soddisfazione



2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
77,5	85,8	85,9	86,7	85,6	83,7	84,9	85,8	86,1	87,6	88,5	91,2	89,8	90,4	90,5	91,3

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	60,7%
Non sa non risponde	25,7%
Migliorato	10,7%
Peggiorato	2,9%

Il risultato è pressoché sovrapponibile a quello dello scorso anno.

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.

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 (95,6)
- la presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici (94,2)
- la prontezza di risposta ai reclami (93,5)
- l'attenzione di APT' verso l'ambiente (93,4)

Anche nel 2018 si registra un incremento significativo (+1) riguardo alla puntualità, dato particolarmente qualificante trattandosi di servizio di trasporto.

Indice di soddisfazione: confronto inverno 2018/19 – inverno 2017/18	2018/19	2017/18	Gap
DISPONIBILITA'			
La frequenza del servizio	85,3	84,5	0,8
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	94,2	92,1	2,1
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	87,6	85,9	1,7
ACCESSIBILITÀ			
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	90,3	89,3	1,0
La riconoscibilità della fermata	91,2	90,1	1,1
INFORMAZIONI			
Il livello di informazione sul servizio prestato	89,0	88,7	0,3
Le informazioni del servizio in fermata	91,1	90,1	1,0
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	90,8	90,3	0,5
TEMPO			
La puntualità del servizio	91,1	90,1	1,0
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	91,7	90,8	0,9
ATTENZIONE AL CLIENTE			
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	91,7	91,3	0,4
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	91,5	91,4	0,1
La prontezza di risposta ai reclami	93,5	92,1	1,4
COMFORT			
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso	93,0	92,8	0,2
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	89,1	88,3	0,8
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	90,0	89,0	1,0
Il livello di affollamento dei mezzi	90,4	89,5	0,9
Il rapporto comfort/costo del servizio	89,7	90,4	-0,7
SICUREZZA			
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	96,4	96,4	0,0
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	95,6	95,3	0,3
IMPATTO AMBIENTALE			
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	93,4	92,6	0,8

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 (9,92)
- la sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,92)

- la puntualità del servizio (9,91)
- l'affidabilità del servizio (9,91)
- la tempestività di informazioni in caso di anomalia del servizio 9,83

Indice di IMPORTANZA	2018/19	2017/18
DISPONIBILITÀ		
La frequenza del servizio	9,81	9,82
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	9,58	9,61
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	9,66	9,68
ACCESSIBILITÀ		
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	9,78	9,79
La riconoscibilità della fermata	9,78	9,80
INFORMAZIONI		
Il livello di informazione sul servizio prestato (libretti orari, sito web, numero verde)	9,70	9,71
Le informazioni del servizio in fermata	9,74	9,74
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	9,83	9,84
TEMPO		
La puntualità del servizio	9,91	9,92
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	9,91	9,93
ATTENZIONE AL CLIENTE		
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	9,66	9,68
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	9,66	9,69
La prontezza di risposta ai reclami	9,41	9,44
COMFORT		
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso (es. pianale ribassato)	9,69	9,71
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	9,68	9,73
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	9,69	9,72
Il livello di affollamento dei mezzi	9,70	9,73
Il rapporto comfort / costo del servizio offerto	9,78	9,83
SICUREZZA		
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	9,92	9,97
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	9,92	9,96
IMPATTO AMBIENTALE		
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	9,67	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.

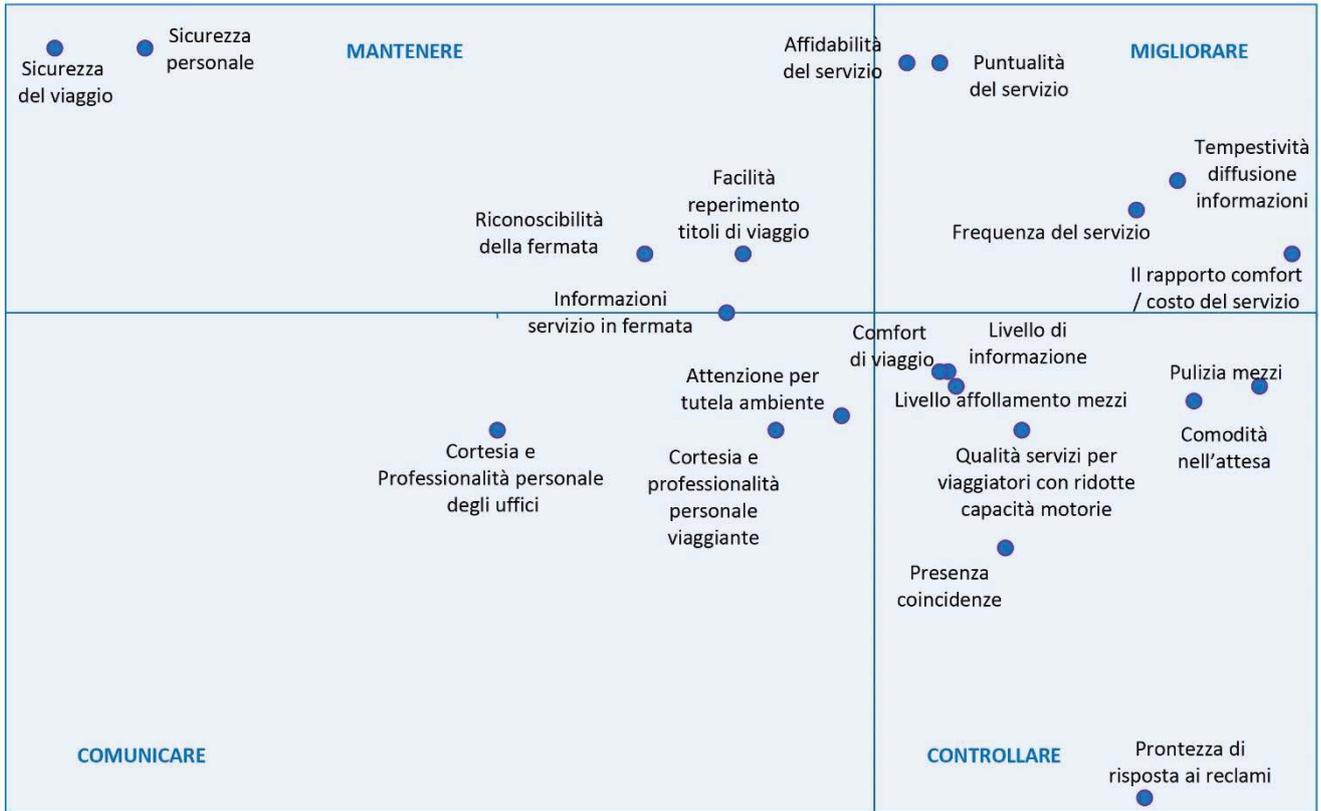
Nel quadrante in alto a destra (MIGLIORARE) sono evidenziati i driver rispetto ai quali è espressa una valutazione critica e che nel contempo sono ritenuti importanti.

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	
		MANTENERE	MIGLIORARE
IMP ORTANZA		La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	La frequenza del servizio
		La riconoscibilità della fermata	Tempestività diffusione informazioni
		Le informazioni del servizio in fermata	L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio
		La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	La puntualità del servizio
		La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	Il rapporto comfort/costo del servizio
		La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	La frequenza del servizio
		La riconoscibilità della fermata	Tempestività diffusione informazioni
		Le informazioni del servizio in fermata	L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio
		COMUNICARE	CONTROLLARE
		La cortesia e professionalità del personale degli uffici	La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici
		La cortesia e professionalità del personale viaggiante	La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie
		L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	I livello di informazione sul servizio prestato
			La prontezza di risposta ai reclami
			Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso
			La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi
			La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli
			Il livello di affollamento dei mezzi



Rilevazione Customer Satisfaction estate 2018

	Totale	Indice Sintetico di Soddisfazione		Indice Generale di Soddisfazione	
		2017	2018	2017	2018
Interviste realizzate	N = 600	94,7	93,8	93,6	94,4

LINEA MARITTIMA Analisi Rilevazione estate 2018

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.

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 una mappa strategica riferita ai punti di forza e di debolezza, in cui sia evidenziato il posizionamento dei singoli fattori nei quadranti adottati;

Fornire un’indicazione puntuale sugli aspetti verso cui si riversano le aspettative della clientela per un miglioramento degli standard di qualità del servizio. La rilevazione è, nei suoi aspetti metodologico-operativi, conforme agli orientamenti stabiliti dalle “Linee Guida UNI 11098 per la Customer Satisfaction Measurement (CSM) nei servizi pubblici locali”.

La rilevazione è stata realizzata nel mese di Agosto 2018 attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate o a bordo. Complessivamente sono stati intervistati 70 utilizzatori del servizio Linea Marittima.

INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE

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

Totale interviste realizzate	Indice Generale di soddisfazione
N = 70	97,1

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



INDICE DI SODDISFAZIONE:

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

Tutti i fattori sono molto apprezzati. A livello generale tale posizione appare robusta e consolidata.

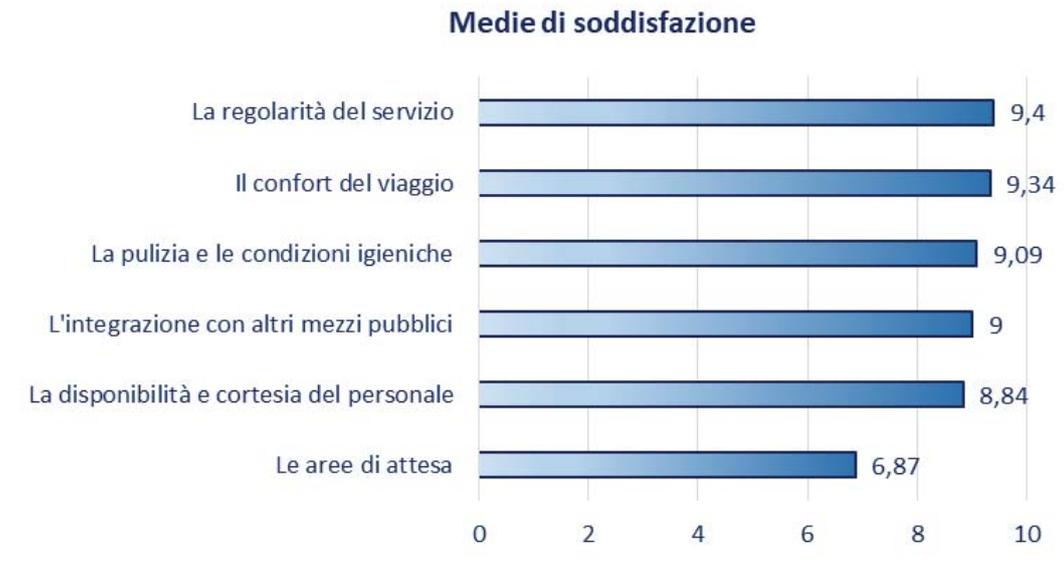
Indici di soddisfazione



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

Sul fronte della media di soddisfazione, il movimento è maggiore. Gli aspetti più graditi risultano essere:

- la regolarità del servizio (frequenza e puntualità) (9,40)
- il comfort del viaggio (9,34)
- la pulizia e le condizioni igieniche (9,09).



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 2018 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 del territorio 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 2017, sono stati allestiti i seguenti mezzi:

- per conto del Consorzio Collio e Promoturismo FVG: un autobus extraurbano integralmente decorato con la campagna Enjoy Collio Experience ed un altro extraurbano decorato parzialmente con la stessa campagna che è stato abbinato al carrello Bicibus;
- per conto dell'Associazione Culturale Etnos di Gorizia: un bus extraurbano decorato integralmente per la promozione del Festival Mondiale del Folklore che si tiene a Gorizia nel mese di agosto;
- per conto del Comune di Gradisca. Decorazione integrale di un bus urbano e di un retro extraurbano per la promozione della campagna IO RISPETTO: di genere si muore, se in genere, non si educa.

Collaborazione con Associazione Del.Ta

Dopo la positiva esperienza degli scorsi anni la collaborazione con l'Associazione Del.Ta - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico, è proseguita anche nel 2018.

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.

Anche nel 2018 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 è stata resa obbligatoria dalla riforma della Buona Scuola apportata dalla legge 107/2015: consiste in un periodo di formazione teorica in classe e uno di esperienza più pratica presso un'azienda o un ente del territorio, con lo scopo di avvicinare gli studenti dell'ultimo triennio delle superiori al mondo del lavoro facendogli acquisire un'esperienza utile per la ricerca del futuro lavoro al termine dell'iter scolastico. La durata complessiva dell'alternanza scuola lavoro è di 200 ore per i licei e 400 ore per gli istituti tecnici e professionali e non è prevista alcuna forma di retribuzione o di rimborso spese, salvo la modifica provvisoria dell'abbonamento per il TPL per l'intera durata dello stage.

Nel 2017 APT ha proseguito e consolidato le esperienze iniziate nel precedente anno scolastico con il polo scolastico ISIS "BRIGNOLI-EINAUDI-MARCONI", ospitando in azienda studenti dell'ITI MARCONI DI STARANZANO – INDIRIZZO LOGISTICA E TRASPORTI. Due ragazzi della quinta hanno terminato, a cavallo tra gennaio e febbraio, la loro esperienza precedentemente strutturata in APT, in particolare in Magazzino, utilizzando l'apposito software per la catalogazione e la sistemazione dei pezzi di ricambio. Uno dei due studenti ha inoltre approfondito la tematica relativa al sistema AVM in dotazione per la localizzazione dei mezzi elaborando una tesina poi presentata in sede di esame di maturità. Entrambi gli studenti hanno poi esplicitato le impressioni sulla loro esperienza complessiva, attraverso un'intervista editata sul Bilancio Sociale di APT relativo al 2017. Per quello che riguarda i ragazzi del quarto anno uno ha proseguito l'esperienza del precedente A.S. in due periodi completi a conclusione delle ore, attraverso una permanenza attiva in Magazzino e presso il MOP; altri due hanno operato un monte ore parziale in Magazzino e presso l'Ufficio Titoli di Viaggio con lavoro d'ufficio e archivio.

Due ragazzi della classe terza (primo anno di indirizzo) sono stati introdotti all'esperienza con 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.

Successivamente hanno svolto le ore previste con l'operatore che si occupa della gestione delle pratiche relative alle Sanzioni e Oggetti Smarriti, nonché all'Ufficio titoli di Viaggio per la gestione delle pratiche di anagrafica degli abbonati.

Durante l'alternanza ogni ragazzo è in contatto sia col tutor scolastico sia con quello della struttura ospitante e deve documentare le proprie attività sull'apposito libretto fornito dalla scuola. Come ogni lavoratore, lo studente è tenuto a mantenere il massimo riserbo su dati e informazioni interni all'azienda, attraverso la sottoscrizione della documentazione relativa al Sistema Aziendale per la Tutela dei Dati e della Privacy.

Stage individuale

A seguito di formale richiesta, uno studente italiano frequentante il penultimo anno di liceo per il conseguimento del Baccalaureato internazionale presso la Dallam School in Cumbria (UK), è stato ospitato in azienda nel mese di agosto per un totale di 10 giornate lavorative formalizzate quale stage formativo. Il percorso è stato condotto sia nella sede amministrativa che presso quella operativa e deposito adiacente, ed è stato di tipo formativo e parzialmente

tecnico/operativo, con una sessione propedeutica sulla sicurezza sul lavoro condotta dal RSPP aziendale, per la quale è stata rilasciata la conseguente attestazione.

Fondi strutturali europei – PON 2014/2020- Per la scuola, competenze e ambienti per l'apprendimento

In collaborazione con l'ISIS Brignoli-Einaudi-Marconi APT, nello specifico con l'Istituto Einaudi di Staranzano, ha attuato un partenariato volto a sostenere due moduli di un progetto di potenziamento dei percorsi di alternanza scuola lavoro. In particolare un gruppo di studenti ha assistito ad un incontro con la Responsabile aziendale dell'Ufficio Titoli di Viaggio in cui è stato spiegato, oltre al contesto aziendale, il sistema delle tariffe, dei titoli di viaggio e delle sanzioni connesse alla trasgressione delle norme di legge afferenti. L'Azienda ha sostenuto anche un secondo modulo del progetto in cui i ragazzi hanno espletato un periodo di alternanza scuola lavoro di 4 settimane presso aziende irlandesi. Il progetto, sostenuto anche dal Comune di Staranzano e da altre aziende del territorio, è stato presentato in una conferenza conclusiva che ha visto partecipare tutti gli stakeholders coinvolti.

Progetto "A scuola di Comune"

Anche nel 2018 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. Le modalità collaborative sono state analoghe all'anno precedente, con un operatore aziendale che ha illustrato ai bambini, a bordo, l'importanza del servizio pubblico, il suo funzionamento, le sue modalità, il corretto uso in un'ottica di incentivazione del TPL e di sostenibilità. Ai bambini partecipanti è stato consegnato una sorta di diploma per il primo utilizzo dello scuolabus o del bus. Agli alunni delle scuole primarie, inoltre, è stato somministrato un test ludico sui comportamenti corretti da tenere durante il viaggio con uno spazio dove disegnare il proprio autobus ideale. I disegni dei bambini sono stati poi esposti, concordemente con gli insegnanti, in una bacheca aziendale presso il CIP di Gorizia.

Complessivamente al progetto hanno partecipato 182 bambini della scuola dell'infanzia (quindi trasportati con lo scuolabus) e 118 bambini della scuola primaria che hanno viaggiato in bus.

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 Ilaria Tuti, Pietro Spirito, Mauro Daltin, Angelo Floramo. I Sabato in bus hanno previsto delle uscite "Tra i laghi e le trincee del Carso, a Maniago per " Storia e attrazioni della città della coltelleria" e Trieste fra storia e memoria". L'edizione d'autunno ha ospitato in Sala APT Altan, Emilio Rigatti, Paolo Rumiz, Luigi Maieron, Angelo Floramo, Federica Ravizza, Gianni Barbacetto, Pierluigi Porazzi, Michele Gambino. I Sabato in bus hanno previsto delle uscite sul Kohisce e nelle Valli del Natisone, ma anche un'escursione a bordo del Delfino Verde.

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 2018 è stato costante il sostegno ad associazioni sportive e culturali tramite sponsorizzazioni e contributi sotto forma di pubblicità.

Per quanta riguarda le società sportive si è cercato di privilegiare le attività dei diversi settori giovanili, dal calcio al basket, dal volley al hockey, in quanto, al di là 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 per il 2018 risulta in controtendenza rispetto al consuntivo 2017, con un decremento sulle vendite dei biglietti sia del servizio extraurbano che del servizio urbano ed un contestuale incremento degli abbonamenti.

	Servizio urbano			Servizio extraurbano		
	2017	2018	differenza	2017	2018	differenza
Biglietti	536.754	523.278	-2,51%	1.424.940	1.299.440	-8,81%
Abbonamenti	292.234	326.453	11,71%	1.913.004	1.919.109	0,32%
Totale ricavi	828.988	849.731	2,50%	3.337.944	3.218.549	-3,58%

Per analizzare meglio i dati rilevati si prendono in esame i singoli servizi, al fine di porre l'attenzione sulle peculiarità di ogni settore.

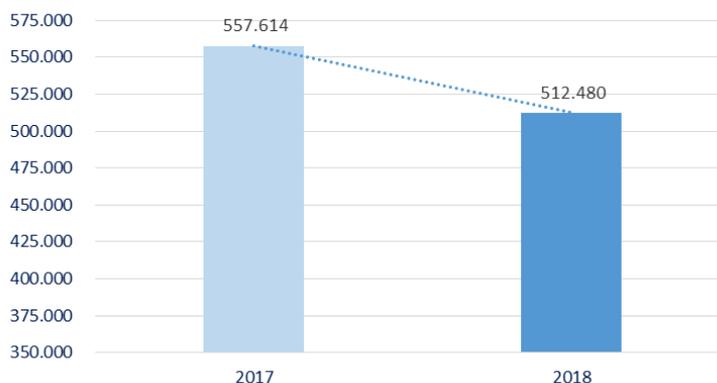
Servizio extraurbano

Il settore extraurbano chiude il 2018 con dati negativi nei valori presi in esame nell'analisi delle vendite, registrando uno scostamento percentuale pari a:

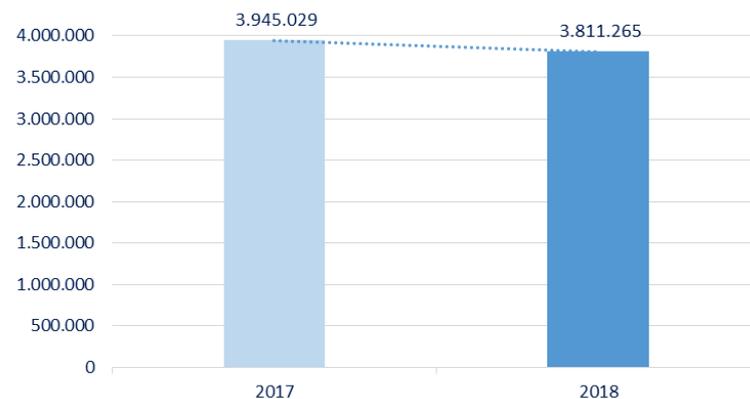
- numero passeggeri trasportati -3,39 per cento riconducibile ad una sostanziale influenza del MIX tariffario e da un notevole decremento dei biglietti di corsa semplice, soprattutto sulla direttrice della linea E51 Udine-Trieste dopo all'attivazione nell'aprile 2018 del nuovo Centro Intermodale del Trieste Airport;
- introiti da traffico -3,58 per cento in linea con la diminuzione dei passeggeri, in virtù del mancato aumento delle tariffe e la contestuale rilevazione di cui sopra. Il dato inoltre risulta parzialmente influenzato anche dall'aumento esponenziale dall'acquisto on-line che prevede uno sconto del 5% sulla tariffa ordinaria.

Nella comparazione del biennio 2017-2018, i biglietti venduti hanno subito un notevole calo rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 512.480 unità.**

Vendita biglietti extraurbani (quantità)



Passeggeri trasportati - servizio extraurbano



Gli abbonamenti venduti rispetto all'esercizio precedente sono rimasti sostanzialmente invariati, registrando un **incremento del +0,15 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 2017, 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**, nella totalità dei titoli emessi il dato che ne emerge è sostanzialmente invariato rispetto all'esercizio precedente.

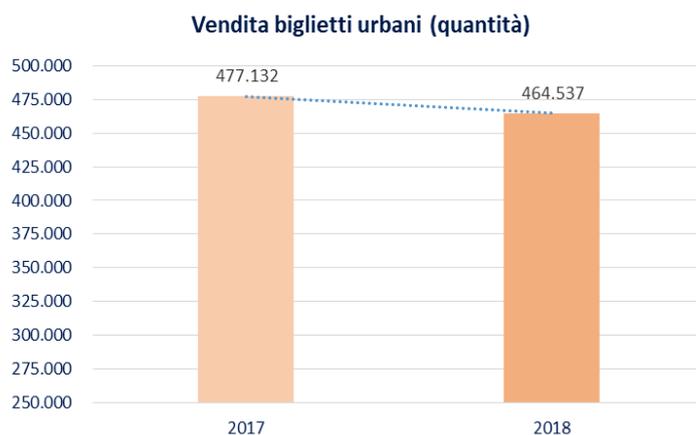
Sui titoli di viaggio integrati APT/TT continuiamo a riscontrare un alto gradimento da parte dell'utenza. Il 2018 si chiude con un totale di 2.938 abbonamenti venduti con un incremento percentuale del +10,70 per cento.

Sulla totalità degli abbonamenti sottoscritti **il 67,94 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



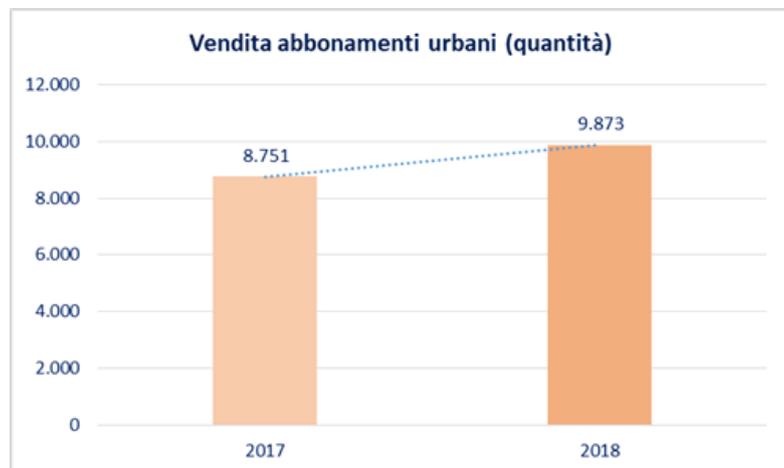
Per quanto concerne il **servizio urbano**, andando ad analizzare la quantità totale di titoli venduti nell'ambito delle tre aree urbane servite da APT, si evidenzia un notevole aumento degli abbonamenti pari al **+12,82 per cento**, in contrapposizione con una flessione dei biglietti del **-2,64 per cento**, mentre il numero di passeggeri trasportati registra complessivamente un incremento del **+6,19 per cento.**

Nel **Servizio di Monfalcone-Ronchi-Staranzano** si riscontra un aumento del **+7,89 per cento** nelle sottoscrizioni degli abbonamenti mensili e

quindicinali, mentre diversamente al 2017 dove si registrava una sostanziale stasi nei titoli annuali, nel 2018 si registra un aumento del 9,35 per cento anche sui titoli plurimensili.

A conferma del dato positivo registrato tra la clientela fidelizzata, anche i biglietti urbani registrano un aumento superiore al **+2,70 per cento.**

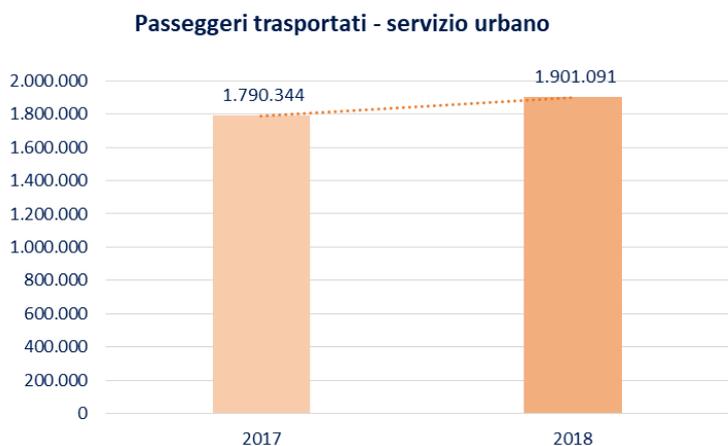
Questo risultato è riconducibile ad una politica di maggior controllo a bordo mezzo da parte dei verificatori aziendali affiancati anche dagli agenti esterni. APT, visto il proficuo successo degli esercizi precedenti ha rinnovato la convenzione con ITALPOL ed inoltre ha deciso, al fine di monitorare ulteriormente il servizio, di stipulare un contratto di collaborazione con Compagnia dei Servizi Soc. Coop.



Il **Servizio di Gorizia** chiude il 2018 con un decremento nella vendita dei biglietti e contestualmente registra un aumento del **+22,78 per cento** degli abbonamenti, giustificando così la flessione dei titoli orari. 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 2018 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 il buon andamento degli anni precedenti 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 2018 con un totale di 961 unità di cui 167 con accompagnatore, registrando un **+1,35 per cento** sul totale dei titoli sottoscritti.

La campagna abbonamenti annuali scolastici 2018/2019 si è conclusa in linea rispetto all'anno precedente, registrando un totale di 3.514 sottoscrizioni, contro le 3.567 della campagna 2017/2018. I ricavi sono rimasti invariati nel servizio urbano, mentre nel servizio extraurbano hanno registrato un leggero decremento intorno al **-1,00 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 **60 per cento degli utenti che ha optato per la rateazione del titolo annuale**.

Nell'analisi delle vendite degli annuali studenti 2018/2019 è doveroso sottolineare il notevole gradimento nel rinnovare dal sito di e-commerce aziendale i titoli scolastici, novità introdotta nella campagna sottoscrizione precedente. **Più del 9,00 per cento delle famiglie**, sul totale degli abbonamenti emessi per l'A.S. 2018/2019, ha utilizzato il nostro portale apprezzando particolarmente questa innovazione, grazie allo sconto del 5% riconosciuto e alla facilità di sottoscrizione, direttamente da casa senza file agli sportelli soprattutto a ridosso dell'inizio dell'anno scolastico.

Concludiamo l'analisi degli abbonamenti con i titoli **annuali ordinari**, che anche nel 2018 registrato **un incremento del +8,57 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 NOMAGO, ha concluso il 2018 con un leggero incremento rispetto agli esercizi precedenti, portando i trasportati globalmente a 12.299 passeggeri, di cui 5.518 unità su APT.

Analizzando i trasportati nella totalità del servizio transfrontaliero si conferma il trend degli esercizi precedenti, dove di evidenza che sostanzialmente i passeggeri utilizzano in misura minore le corse pomeridiane di nostra competenza:

Totale trasportati anno APT	44,90%
Totale trasportati anno NOMAGO	55,10%

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 2018 della linea marittima è partita anticipatamente il 19 maggio e si è conclusa il 16 settembre, con la consueta sospensione nella giornata di lunedì, per complessivi 108 giorni di esercizio.

Il servizio si è svolto in modo diversificato rispetto alla consueta cadenza di corse, infatti il calendario si è così sviluppato:

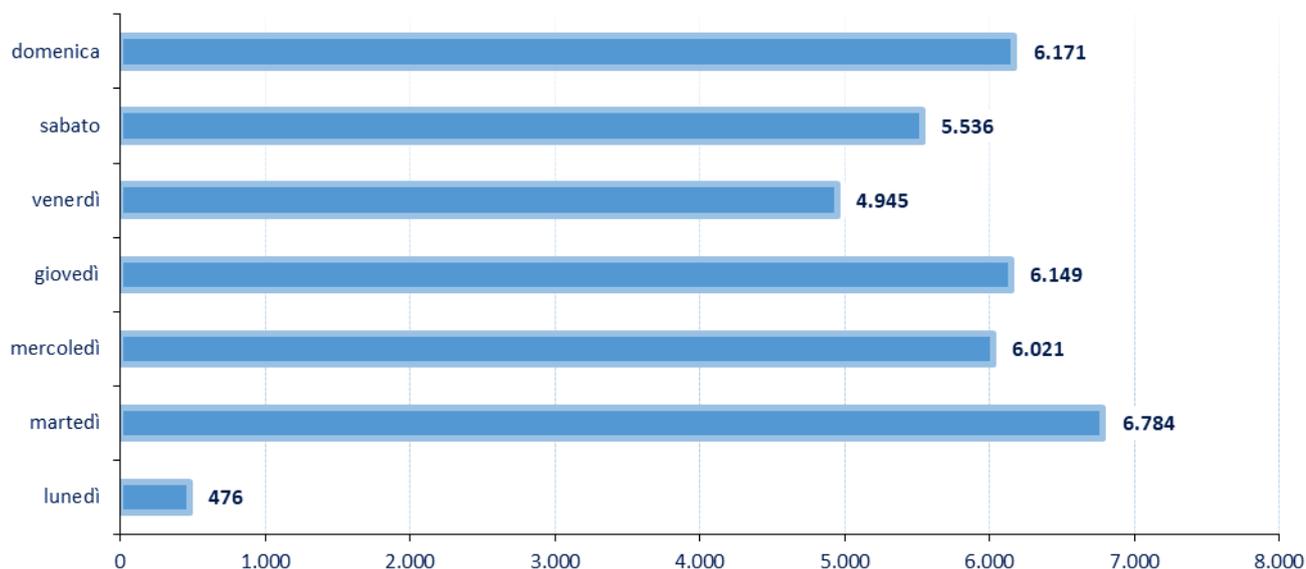
- dal 19/05 al 15/06 e dal 03/09 fino a fine servizio 4 corse giorno 2 partenze/arrivi da/per Trieste-Grado
- dal 16/06 al 02/09 6 corse giorno 3 partenze/arrivi da/per Trieste-Grado

I passeggeri trasportati, in relazione all'uso dei moltiplicatori per singola tipologia di titolo di viaggio, sono stati 36.082 con un incremento del +29,46 per cento rispetto all'anno precedente. L'incasso complessivo è stato di euro 178.975 (media introito a passeggero: € 4,96), con un aumento del 26,29 per cento rispetto al 2017. Il numero finale di titoli di viaggio venduti, che è stato pari a 21.627 contro i 17.578 della stagione estiva precedente, ha registrato un dato in ascesa superiore al 30,00 per cento.

Di notevole rilevanza per l'anno 2018 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 2018 il totale dei fruitori della card turistica è stato di 2.732 contro i 2.258 della stagione precedente registrando un +21,00 per cento.

SERVIZIO LINEA MARITTIMA STAGIONE 2018 - INCIDENZA GIORNALIERA



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 2017, concludendo con un totale di 1.896 biglietti venduti registrando un +25,98 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 6.784 trasportati, mentre il venerdì risulta di fatto il giorno con minor afflusso di passeggeri. La maggior partecipazione dei giorni feriali è giustificata anche della conferma, per la stagione 2018, 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.

A conclusione, l'impegno per il 2019 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 2018;
- 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.

PUNTI VENDITA

Servizio prevendita

Nel corso del 2018 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 2018 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 2018 APT ha avuto l'ennesima conferma che l'introduzione del progetto di informatizzazione delle vendite dei biglietti ed abbonamenti, ha portato notevoli vantaggi sia all'utenza che all'ufficio titoli di viaggio. La clientela fidelizzata dei nostri servizi continua a dimostrare un notevole apprezzamento per il procedimento meccanizzato, in quanto si abbattano i tempi per il rinnovo degli abbonamenti e anche il semplice acquisto di un biglietto risulta più rapido ed agevole. Inoltre, dal punto di vista dell'operatore d'ufficio, consente un'elaborazione dei dati di vendita più scorrevole, una più proficua gestione degli abbonamenti e la creazione di una banca dati degli abbonati.

Per quanto riguarda la gestione delle biglietterie centrali APT con sede in Gorizia, Monfalcone e Grado, è stato prorogato l'affidamento alla ditta Compagnia dei Servizi Soc.Coop. per l'intero esercizio 2018. 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 2018 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 2018 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 2018 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 2018 è importante sottolineare la volontà di APT di offrire un ulteriore servizio all'utenza, confermando l'impegno di apertura prolungata al pubblico delle biglietterie di Gorizia e Grado.

L'obiettivo principale è 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 2018, sfiorando il **+100,00 per cento in più di sottoscrizioni rispetto al 2017**, grazie all'introduzione degli abbonamenti annuali studenti ed ordinari nei prodotti acquistabili. Considerata la totalità dei rinnovi on-line il numero totale dei rinnovi via web è stato di 2.330 unità, contro le 1.211 del 2017. 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 2018 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 con un totale di 153 accrediti e soprattutto per il rinnovo dei titoli annuali per l'A.S. 2018/2019 registrando un incremento del **+57,69 per cento** rispetto al 2017.

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

Nel 2018 APT non ha apportato modifiche al parco macchine erogatrici, in totale ali apparati installati sono:

- n. 2 macchine presso l'Aeroporto FVG (interno ed esterno aera aeroportuale)
- n. 1 macchina in Via F.lli Rosselli a Monfalcone (lato Duomo)
- n. 1 macchina sita all'interno dell'autostazione di Trieste (banchine di partenza)
- n. 1 macchina sita all'esterno dell'autostazione di Grado
- n. 1 macchina sita all'esterno della stazione ferroviaria di Gorizia (marciapiede fermata bus urbano)
- n. 1 macchina in Piazza Transalpina a Gorizia (capolinea linea urbana n. 1)
- n. 1 macchina in Viale Regina Elena a Gradisca d'Isonzo (adiacente pensiline lato giardini direzione Monfalcone)

La 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.

Per il 2019 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 2018.

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:

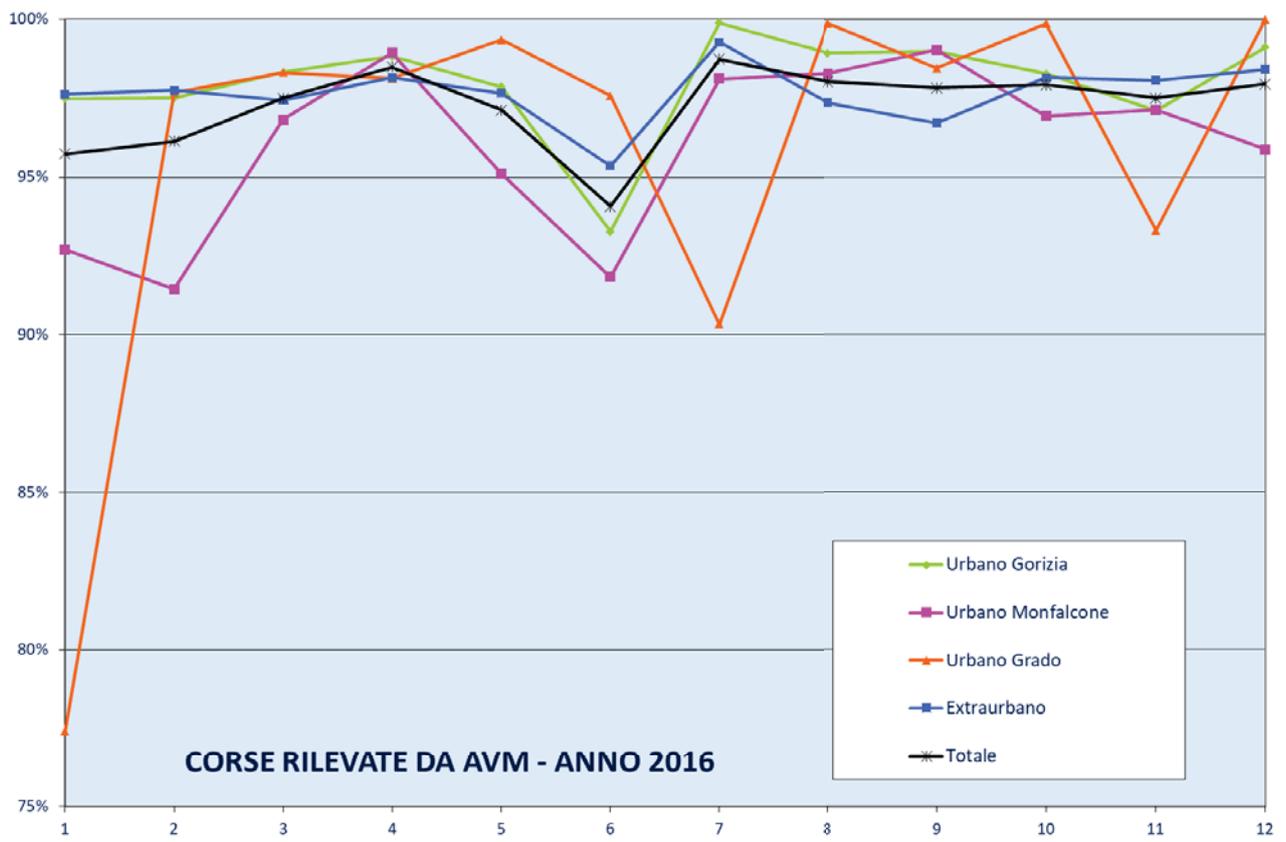
- 3 mezzi urbani, a tre porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 4 mezzi urbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 28 mezzi urbani con sistema AVM;
- 6 mezzi extraurbani, a due porte, con sistema AVM e conta-passeggeri;
- 76 mezzi extraurbani con sistema AVM;
- 1 mezzo urbano, immatricolato 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.

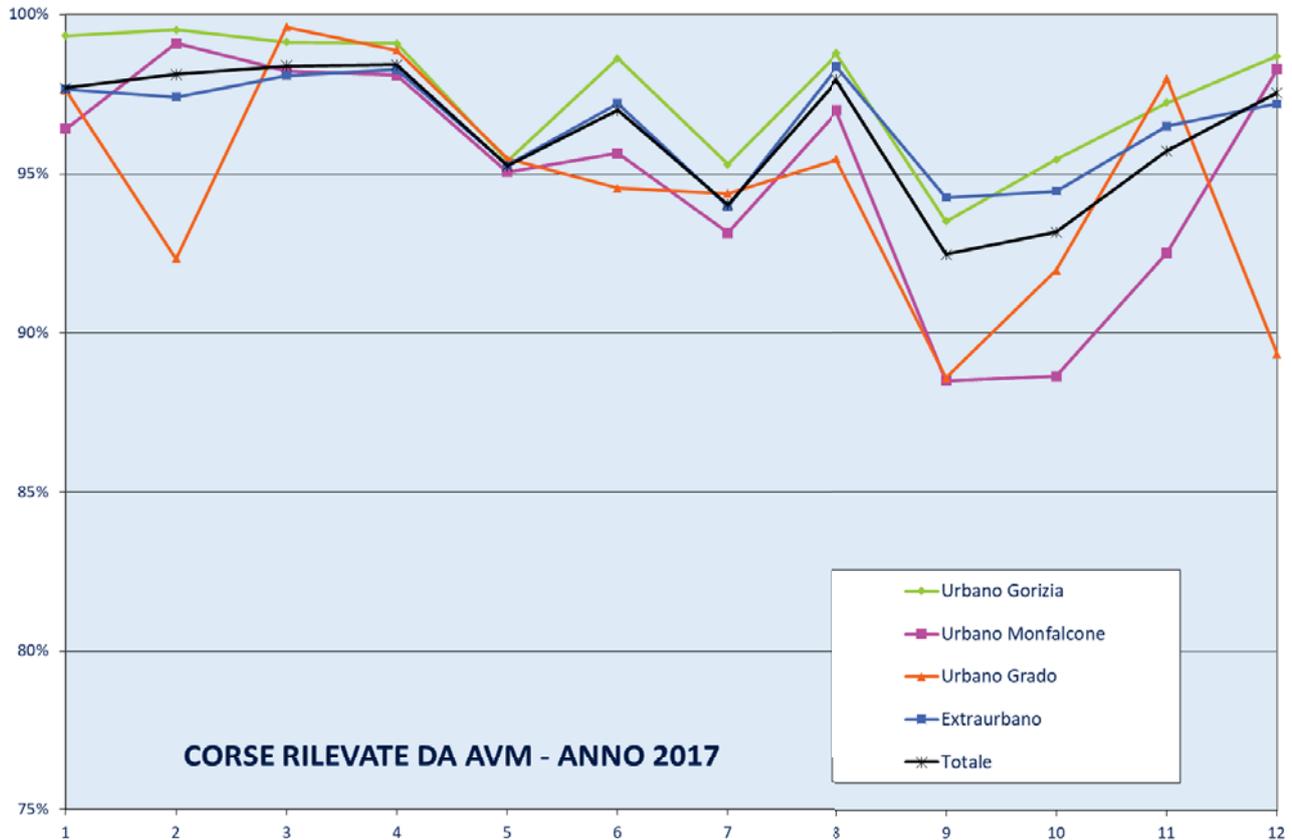
Dei complessivi 36 mezzi urbani in flotta, 29 sono dotati di sistema elettronico informativo di supporto alle persone videolese.

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 2018 rileva una sensibile crescita della percentuale di corse rilevate mediante sistema AVM rispetto a quella del 2017, e l'andamento dell'ultimo triennio può essere dedotto dai diagrammi riportati di seguito.

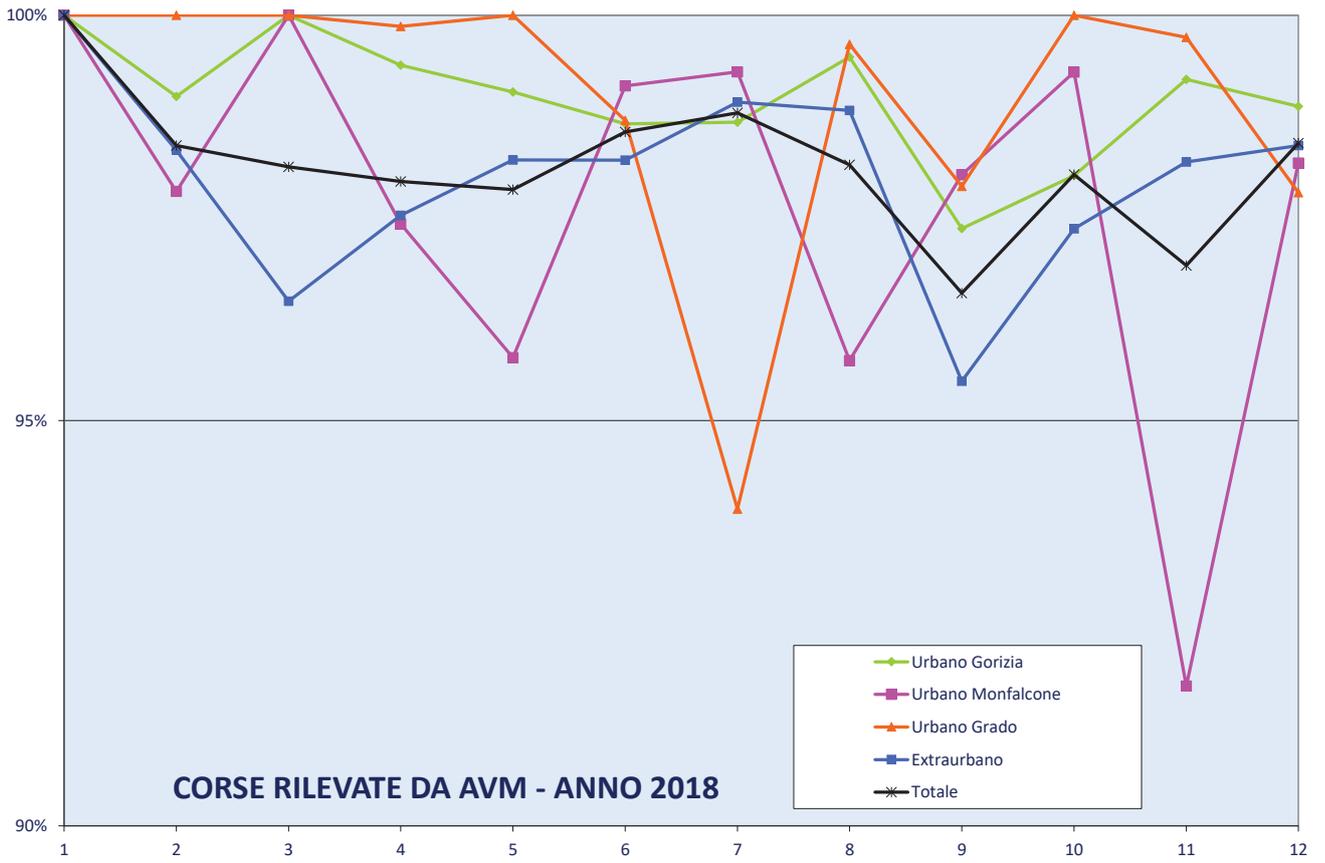
Per l'intero andamento della rilevazione dall'attivazione del sistema avm ad oggi si fa riferimento alle precedenti relazioni.





Nel 2018 è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il 98,10% delle corse programmate (296.694 corse rilevate su 302.320 corse programmate). Più dettagliatamente:

- Urbano Gorizia: 99,0%, aumento della copertura rispetto al 2017 di 1,5 punti percentuali (60.434 corse rilevate su 61.054 corse programmate);
- Urbano Monfalcone: 97,7%, aumento della copertura rispetto al 2017 di 2,7 punti percentuali (73.421 corse rilevate su 75.130 corse programmate);
- Urbano Grado: 98,9%, aumento della copertura rispetto al 2017 di 4,2 punti percentuali (9.087 corse rilevate su 9.186 corse programmate);
- Extraurbano: 98,0%, aumento della copertura rispetto al 2017 di 1,5 punti percentuali (153.752 corse rilevate su 156.950 corse programmate).



SERVIZI NON TPL

In questa sezione sono oggetto di disamina quei servizi, scolastici e turistici, che, pur nella limitatezza della loro portata, contribuiscono all'attività operativa aziendale, caratterizzandone la completezza e connotandola con un valore aggiunto rispetto ad un'azienda di TPL tout court, potenziandone la competitività e la presenza sul mercato territoriale.

Infatti, se da un lato i servizi scolastici consentono una maggiore relazione con gli Enti locali del territorio, con un soddisfacente ritorno in termini economici e di interazione con il Soggetto Pubblico, dall'altro quelli turistici, che sostanzialmente sono caratterizzati dal noleggio con conducente, permettono all'azienda una positiva permanenza su un mercato decisamente ostico e competitivo, a fronte della presenza massiccia, nello stesso, di molteplici soggetti privati, anche transfrontalieri.

SERVIZI SCOLASTICI

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2018, APT ha consolidato la sua presenza nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni. I mezzi attualmente adibiti a tale tipologia sono 8, 7 di proprietà e 1 in usufrutto, con un età media per il parco di proprietà pari a 9,7 anni. Per l'anno scolastico 2018 – 2019 sono stati inizialmente confermati dagli Enti Locali gli affidamenti delle 2 linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Gorizia e delle 2 linee che costituiscono l'intero servizio di trasporto scolastico del Comune di Monfalcone, insieme alla richiesta da parte del Comune di San Canzian di disponibilità alla sostituzione di alcuni servizi in caso di avaria ai mezzi impiegati. Infatti, il comune di San Canzian d'Isonzo avendo apportato una razionalizzazione al servizio ora costituito da due linee non ha proceduto per l'anno scolastico 2018 – 2019 all'affidamento di una delle linee del servizio, fino all'anno scolastico 2016 – 2017 costituito da 3 linee.

Ai servizi sopra richiamati si sono aggiunti dei potenziamenti per quanto concerne il servizio di Monfalcone, il servizio per i Comuni di Mossa e San Lorenzo Isontino ed il servizio per il Comune di Ronchi dei Legionari.

Il servizio effettuato per il Comune di Gorizia, che vede impegnati due autisti a tempo pieno dal lunedì al venerdì e due mezzi, è composto da:

- 2 linee di trasporto che consentono il raggiungimento degli istituti anche agli studenti che vivono nelle aree residenziali decentrate come San Mauro, Piuma, Gradiscutta e Mainizza;
- un articolato sistema di corse, circa 65 su base settimanale, per il trasporto degli alunni dagli istituti di appartenenza sprovvisti di palestre alle palestre comunali per lo svolgimento dell'attività motoria;
- un sistema di corse dagli istituti scolastici al centro Lenassi di Gorizia per lo svolgimento di attività di laboratorio di ludoteca.

Inoltre persistendo l'impossibilità di effettuare le lezioni presso la scuola media di Lucinico-Via Romana, fino al termine dell'anno scolastico 2017-2018, sono stati effettuati, per conto del comune di Gorizia, i servizi di trasporto da Lucinico a Gorizia-Via Diaz.

Il servizio effettuato per il Comune di Monfalcone ha origine nel 2016, anno nel corso del quale è stata bandita dal una gara per l'assegnazione del servizio di trasporto scolastico e di accompagnamento per un periodo di 5 anni, con possibilità di estensione della fornitura per ulteriori 3 anni, APT risulta quindi affidataria del servizio fino al 31 ottobre 2021.

Il servizio vede impegnati due autisti a tempo pieno dal lunedì al venerdì e due mezzi ed è composto da:

- 2 linee di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola primaria, sia a tempo normale che a tempo pieno;
- 1 linea per il rientro degli alunni frequentanti la scuola a tempo pieno;

- 1 linea di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola dell'infanzia

Un monte chilometrico forfettario per l'effettuazione di uscite didattiche suddiviso per destinazioni all'interno del mandamento ed al di fuori di esso;

- Il servizio di trasporto per i centri estivi;
- Il servizio di accompagnamento per i tragitti casa – scuola, sia per la scuola dell'infanzia che per quella primaria, subaffidato alla cooperativa Compagnia dei Servizi Soc.Coop.Sociale ONLUS.

Ad inizio dell'anno scolastico il comune di Monfalcone ha deciso di istituire una terza linea del servizio scuolabus, solo per i percorsi casa – scuola, e, due linee integrative per gli alunni della scuola dell'infanzia.

Il servizio per i comuni di Mossa e San Lorenzo Isontino vede l'affidamento per l'anno scolastico 2018-2019 dell'intero servizio costituito da due coppie di corse che trasportano gli alunni dei due comuni presso la scuola media Perco di Gorizia (Lucinico) ed il servizio di trasporto dalla scuola elementare di Mossa alla palestra, sempre di Mossa. Anche in questo caso l'impegno in termini di risorse umane e tecniche vede un agente in servizio dal lunedì al venerdì ed un mezzo di proprietà di APT. Il servizio di accompagnamento è, invece, effettuato in proprio dai Comuni.

Infine, il servizio per il Comune di Ronchi dei Legionari, una linea delle due che costituiscono il servizio, è stato affidato per l'anno scolastico 2018-2019 insieme al servizio di accompagnamento a bordo mezzo. Il mezzo impiegato sul servizio risulta essere quello di proprietà del Comune del quale è stato concesso ad APT l'usufrutto.

SERVIZI ATIPICI

Il servizio atipico è, per definizione, quel trasporto di persone caratterizzato da un'offerta del servizio ad una fascia omogenea ed individuabile di viaggiatori e dalla mancanza di tariffe prestabilite, con spese di trasporto a carico del committente: anche nel corso del 2018 APT ha operato in questo senso secondo diverse modalità.

Nel 2018 oltre al servizio di TPL, attivato a partire da febbraio 2014 ed effettuato in compensazione ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, tra Monfalcone, Sagrado e Gradisca con il Centro Commerciale

SERVIZI TURISTICI

Nell'anno 2018 i servizi di noleggio hanno svolto un ruolo importante nel panorama degli impegni aziendali. Infatti, grazie alla prosecuzione della collaborazione con Trumpy Tours srl ed una riconquista di quote di mercato sui servizi di noleggio, il quale ha registrato nonostante una leggera flessione delle percorrenze totali annuali, pari nel 2018 a 213.049 km, un importante aumento del fatturato, pari nel 2018 a € 618.294.

Tali volumi di traffico sono stati effettuati con il medesimo parco mezzi dell'anno precedente ed attraverso i c.d. "fuori linea" opportunamente richiesti all'Ente Concedente. La flotta di mezzi turistici conta 6 unità con un'età media di 8,5 anni. Nel corso del 2018 è stata stabilita la sostituzione dei mezzi più anziani con altrettanti autobus da noleggio nuovi le cui consegne sono previste rispettivamente a marzo e maggio del 2019.

Rimane comunque un obiettivo il consolidamento della presenza di APT sul mercato del settore turistico, mantenendo un'elevata qualità dell'offerta alla clientela e promuovendo la presenza negli ambiti più significativi del turismo su gomma. Si vuole rafforzare quindi l'espressione della volontà di fornire un servizio a ogni declinazione dei bisogni di mobilità dell'Isontino: scuola, lavoro, shopping e ovviamente svago, interpretando questi bisogni secondo i livelli di importanza.

GESTIONE FORNITURE GASOLIO ANNO 2018

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 2018 APT ha movimentato i seguenti quantitativi di gasolio per autotrazione, distribuiti fra i due depositi

	Deposito di Gorizia	Deposito di Monfalcone
Carico nell'esercizio (litri)	1.394.203	842.499
Scarico nell'esercizio (litri)	1.405.331	839.583

Come indicato nella relazione dell'anno precedente, gli approvvigionamenti sono stati inizialmente regolati dalle modalità previste dalla Gara "Procedura ristretta tra le imprese inserite nel Sistema di Qualificazione di Arriva Italia S.r.l. (rif. G.U.C.E. D 2015-011084 del 26 gennaio 2015) per la fornitura di gasolio per autotrazione" periodo dal 1° aprile 2017 al 30 settembre 2017 CIG. N. [6866923C1D] e seguente proroga semestrale fino al 31 marzo 2018 (rif. prot. n. 4848-U/2017 dd.08/09/2017), con valore K pari a € 0,03140.

Nel mese di gennaio 2018 l'Azienda ha indetto 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 2018 al 30 settembre 2018 CIG. N. [7361843108] adottando lo stesso iter procedurale applicato nelle Gare precedenti e, nelle more dell'espletamento dello stesso, - dove vedeva aggiudicarsi la fornitura, nuovamente, la ditta VANELLO & FIGLI S.p.A. verso la quale veniva disposta l'Aggiudicazione Efficace in data 26/03/2018 (rif. Prot. n. 1921-U/2018 dd. 26.03.2018), con valore K pari a € 0,03440 - si provvedeva a prorogare ulteriormente alla ditta in questione il precedente affidamento fino al 01/05/2018 (rif. Prot. n. 1955-U/2018 dd. 28/03/2018) onde consentire la sottoscrizione del nuovo Contratto di Fornitura a far data dal 02/05/2018 - ai sensi dell'art. 32 comma 9 del D.lgs 50/2016 - che prevede debbano trascorrere 35 giorni naturali e consecutivi dall'Aggiudicazione Efficace alla firma del Contratto stesso.

Il Contratto di Fornitura, perciò, ha avuto inizio in data 02 maggio 2018, (rif. prot. n. 2765-U/2018 dd. 27/04/2018) per una durata prevista fino al 30 settembre 2017, con possibilità di proroga - alle medesime condizioni - di ulteriori sei mesi, fino al 31/03/2019.

Infine - con comunicazione prot. n. 5375-U/2018 dd. 06/09/2018 - l'Azienda ha formalizzato detta proroga (ricevendone riscontro positivo dal fornitore con comunicazione del 12/09/2018) che, appunto, prosegue fino al 31 marzo 2019.

Riassumendo, durante il 2018 le forniture di gasolio - per quanto sempre fornite dalla ditta VANELLO & FIGLI S.p.A. risultano regolate:

per il periodo 01/01/2018 - 01/05/2018 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 seguenti proroghe fino al 01 maggio 2018, con valore K pari a € 0,03140.

per il periodo 02/05/2018 - 31/12/2018 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 2018 al 30 settembre 2018 CIG. N. [7361843108] e seguente proroga, con valore K pari a € 0,03440.

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, solitamente suddiviso in due diverse forniture, effettuate di norma il martedì ed il venerdì, mediante l'utilizzo di una motrice. Diversamente, nel periodo estivo ed anche quando è in vigore l'orario "non scolastico", l'intervallo fra i rifornimenti si dilata un poco, passando, rispettivamente, a 10/12 giorni per la Sede di Gorizia, mentre rimane sostanzialmente invariato per quella di Monfalcone.

Rimangono inalterate le operazioni di rifornimento delle cisterne - come da "Procedura Gestione serbatoi e Urea e olii"(rif. UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002) le quali avvengono solamente in presenza del personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, che indica all'operatore della ditta fornitrice la cisterna di carico ed i dispositivi presenti per il contenimento delle eventuali perdite (un contenitore di 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).

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 è stato anch'esso prorogato per tutto l'anno 2018 (rif. prot. n. 7497-U/2017 dd. 28/12/2017).

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.

Sempre nell'ambito dei controlli periodici sugli impianti, si segnala che in data 27/09/2018 è stata effettuata l'Ispezione Metrica (a cadenza biennale) – a cura dell'Ispettore Metrico in forza alla C.C.I.A.A. presso entrambi i depositi di Gorizia e Monfalcone, volta a verificare la precisa rispondenza nell'erogazione del prodotto, da parte degli erogatori.

L'attuale normativa – da poco entrata in vigore – prevede l'emissione del "Libretto Metrologico di sistema di misura" – per ogni impianto – il quale riporta il tipo di strumento posto in esame – marca, modello, numero di serie e caratteristiche tecniche, l'accertamento della conformità dello stesso e le annotazioni di volta in volta delle verifiche periodiche effettuate.

I Libretti metrologici sono conservati presso l'ufficio Servizi Generali, nella sede di Gorizia.

Alla prossima scadenza – fissata al 30/09/2020 – su indicazione della C.C.I.A.A., l'Azienda dovrà rivolgersi ad un laboratorio privato per l'effettuazione dei controlli previsti.

Come già evidenziato nelle precedenti relazioni, per esigenze legate al Servizio ed alla movimentazione degli autobus, gli stessi sono stati dotati di tessere multifunzionali atte a consentire rifornimenti di carburante presso impianti stradali esterni di specifiche Compagnie petrolifere (AGIP, SHELL, TOTALERG, TAMOIL, Q8).

Tali operazioni, sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che possono presentare solo delle toccate presso le Sedi di Gorizia e Monfalcone, tali da non consentire le consuete soste operative, comprendenti, appunto, i rifornimenti e la pulizia degli stessi.

Nell'anno 2018 i rifornimenti con tali tessere sono risultati pari a litri 135.491, con un costo medio €/Litro di 1,3539, rispetto a litri 136.995 del 2017 (con un costo medio €/Litro di 1,2413).

L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2017 si attestava sul valore di €/Litro 1,07368, ha registrato nel primo periodo dell'anno un ribasso (€/Litro 1,041149 a metà febbraio), per poi proseguire in costante ascesa, toccando a fine maggio €/Litro 1,165330, mantenendosi poi – con diverse fluttuazioni - stabile e poi risalire, arrivando ad inizio ottobre a quota €/Litro 1,200290 ed infine scendendo costantemente fino alla fine di dicembre, attestandosi su €/Litro 1,069170.

Il prezzo medio del carburante per l'anno 2018 è risultato essere di €/Litro 1,11845.

La rappresentazione grafica sottostante meglio evidenzia la fluttuazione del prezzo del carburante nell'arco dell'anno.

Andamento costo gasolio



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 31/12/2018 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, 28/03/2019

Per il Consiglio di Amministrazione

Il Presidente

SARA CUMAR



AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.p.A.
Sede in via Caduti di An Nasiriyah n. 6 - 34170 GORIZIA
Capitale sociale € 5.164.600 interamente versato
Codice Fiscale: 00505830315

**Relazione del Collegio Sindacale
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 e depositata presso la sede della società entro la data della prima convocazione dell'assemblea di approvazione del bilancio oggetto di commento.

L'organo di amministrazione ha approvato in data 28 marzo 2019 il progetto di bilancio, completo di nota integrativa, rendiconto finanziario e relazione sulla gestione relativi all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018.

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 2018 è stata predisposta in data odierna 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 2018.

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 2018.

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 (2018) e quello precedente (2017).

È inoltre possibile rilevare come la società abbia operato nel 2018 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 2018 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 2018 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 2018 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 € 2.522.994 e si riassume nei seguenti valori:

Attività	Euro	42.320.480
Passività	Euro	8.436.389
Patrimonio netto (escluso l'utile dell'esercizio)	Euro	31.361.097
Utile (perdita) dell'esercizio	Euro	2.522.994

Il conto economico presenta, in sintesi, i seguenti valori:

Valore della produzione (ricavi non finanziari)	Euro	22.102.430
Costi della produzione (costi non finanziari)	Euro	19.150.205
Differenza	Euro	2.952.225
Proventi e oneri finanziari	Euro	305.574
Rettifiche di valore di attività finanziarie	Euro	0
Risultato prima delle imposte	Euro	3.257.799
Imposte sul reddito	Euro	734.805
Utile (Perdita) dell'esercizio	Euro	2.522.994

Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2018, come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per € 2.522.994; 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 2018, né ha obiezioni da formulare in merito alla proposta di deliberazione presentata dal Consiglio di Amministrazione per la destinazione del risultato d'esercizio.

Gorizia, 26 aprile 2019

BASSO rag. Stefano (firmato su originale)

PAHOR dott.ssa Valentina (firmato su originale)

MAGURANO rag. Gabriella (firmato su originale)



Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.

Bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2018

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 2018, 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 2018, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data, in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che tuttavia non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti od eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze, e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;
- abbiamo valutato l'appropriatezza dei principi contabili utilizzati nonché la ragionevolezza delle stime contabili effettuate dagli amministratori e della relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dai principi di revisione internazionali (ISA Italia), tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D. Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39

Gli amministratori della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Azienda Provinciale Trasporti S.p.A. al 31 dicembre 2018, 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 2018 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 2018 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, 26 aprile 2019

EY S.p.A.



Claudio Passelli
(Socio)

