



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 31/12/2020**

(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

Bilancio Ordinario al 31/12/2020

Prospetto di Bilancio

Nota Integrativa

Relazione sulla gestione

Relazione della Società di Revisione

Relazione del Collegio Sindacale

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

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

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente

CATERINA BELLETTI

Consiglieri

LUIGI BONOMO

ALESSANDRA BRUMAT

BRUNO PASCOLI

SERGIO SIGNORE

COLLEGIO DEI SINDACI

Presidente

PIETRO DESSENIBUS

GIUSEPPE GREGORIS

VALENTINA PAHOR

AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.

Bilancio di esercizio al 31-12-2020

Dati anagrafici	
Sede in	34170 GORIZIA (GO) VIA CADUTI DI AN NASIRIYAH, 6
Codice Fiscale	00505830315
Numero Rea	GO 56871
P.I.	00505830315
Capitale Sociale Euro	5.164.600 i.v.
Forma giuridica	SOCIETA' PER AZIONI (SP)
Settore di attività prevalente (ATECO)	TRASPORTO TERRESTRE DI PASSEGGERI IN AREE URBANE E SUBURBANE (493100)
Società in liquidazione	no
Società con socio unico	no
Società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	no
Appartenenza a un gruppo	no

Stato patrimoniale

	31-12-2020	31-12-2019
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	47.995	33.789
6) immobilizzazioni in corso e acconti	15.335	25.520
7) altre	6.952	10.552
Totale immobilizzazioni immateriali	70.282	69.861
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	3.931.235	3.632.248
2) impianti e macchinario	129.773	141.644
3) attrezzature industriali e commerciali	285.195	270.116
4) altri beni	10.219.724	9.409.231
5) immobilizzazioni in corso e acconti	573.208	191.192
Totale immobilizzazioni materiali	15.139.135	13.644.431
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
b) imprese collegate	29.855	25.047
d-bis) altre imprese	1.944.703	1.944.703
Totale partecipazioni	1.974.558	1.969.750
2) crediti		
d-bis) verso altri		
esigibili oltre l'esercizio successivo	21.959	23.798
Totale crediti verso altri	21.959	23.798
Totale crediti	21.959	23.798
Totale immobilizzazioni finanziarie	1.996.517	1.993.548
Totale immobilizzazioni (B)	17.205.934	15.707.840
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	249.961	274.951
Totale rimanenze	249.961	274.951
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	796.132	2.352.891
Totale crediti verso clienti	796.132	2.352.891
3) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	2.618.535	666.292
Totale crediti verso imprese collegate	2.618.535	666.292
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.006.878	239.680
esigibili oltre l'esercizio successivo	322.407	1.942.805
Totale crediti tributari	1.329.285	2.182.485
5-ter) imposte anticipate	683.432	275.016
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	862.549	578.869
Totale crediti verso altri	862.549	578.869
Totale crediti	6.289.933	6.055.553

IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	16.733.853	18.297.065
3) danaro e valori in cassa	12.701	11.373
Totale disponibilità liquide	16.746.554	18.308.438
Totale attivo circolante (C)	23.286.448	24.638.942
D) Ratei e risconti	28.787	28.399
Totale attivo	40.521.169	40.375.181
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	5.164.600	5.164.600
II - Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	2.057.564
III - Riserve di rivalutazione	3.135.846	1.164.336
IV - Riserva legale	1.135.870	1.135.870
VI - Altre riserve, distintamente indicate		
Riserva straordinaria	21.861.718	21.861.718
Varie altre riserve	2 ⁽¹⁾	2
Totale altre riserve	21.861.720	21.861.720
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	248.645	-
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	(1.473.322)	2.485.645
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(4.500)	-
Totale patrimonio netto	32.126.423	33.869.735
B) Fondi per rischi e oneri		
2) per imposte, anche differite	33.488	55.106
4) altri	1.994.916	1.026.024
Totale fondi per rischi ed oneri	2.028.404	1.081.130
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.403.602	1.633.435
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	897	1.206
Totale debiti verso banche	897	1.206
6) acconti		
esigibili entro l'esercizio successivo	-	1.356
Totale acconti	-	1.356
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.266.735	1.167.956
Totale debiti verso fornitori	1.266.735	1.167.956
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.303.471	328.794
Totale debiti tributari	1.303.471	328.794
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	413.153	427.886
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	413.153	427.886
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.100.193	981.676
Totale altri debiti	1.100.193	981.676
Totale debiti	4.084.449	2.908.874
E) Ratei e risconti	878.291	882.007
Totale passivo	40.521.169	40.375.181

(1)

Varie altre riserve	31/12/2020	31/12/2019
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2	2

Conto economico

	31-12-2020	31-12-2019
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	17.585.406	21.176.507
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	858.307	324.037
altri	1.078.318	1.419.027
Totale altri ricavi e proventi	1.936.625	1.743.064
Totale valore della produzione	19.522.031	22.919.571
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	2.398.519	3.220.603
7) per servizi	2.483.058	2.148.176
8) per godimento di beni di terzi	550.601	669.276
9) per il personale		
a) salari e stipendi	6.806.178	7.202.466
b) oneri sociali	1.914.347	2.114.283
c) trattamento di fine rapporto	556.817	567.528
e) altri costi	455.899	688.396
Totale costi per il personale	9.733.241	10.572.673
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	23.020	18.571
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	2.725.213	2.687.006
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	99.328	354.366
Totale ammortamenti e svalutazioni	2.847.561	3.059.943
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	24.990	8.512
12) accantonamenti per rischi	1.282.550	58.872
14) oneri diversi di gestione	326.834	272.173
Totale costi della produzione	19.647.354	20.010.228
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	(125.323)	2.909.343
C) Proventi e oneri finanziari		
15) proventi da partecipazioni		
altri	98.480	107.433
Totale proventi da partecipazioni	98.480	107.433
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	61.802	119.067
Totale proventi diversi dai precedenti	61.802	119.067
Totale altri proventi finanziari	61.802	119.067
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	160.282	226.500
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
18) rivalutazioni		
a) di partecipazioni	4.808	-
Totale rivalutazioni	4.808	-
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)	4.808	-
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	39.767	3.135.843
20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	25.165	819.582
imposte relative a esercizi precedenti	1.917.958	-

imposte differite e anticipate	(430.034)	(169.384)
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	1.513.089	650.198
21) Utile (perdita) dell'esercizio	(1.473.322)	2.485.645

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2020	31-12-2019
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(1.473.322)	2.485.645
Imposte sul reddito	1.513.089	650.198
Interessi passivi/(attivi)	(61.802)	(119.836)
(Dividendi)	(98.480)	(107.433)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(1.271)	(143.100)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(121.786)	2.765.474
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	1.752.278	467.664
Ammortamenti delle immobilizzazioni	2.748.233	2.705.577
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	4.500.511	3.173.241
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	4.378.725	5.938.715
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	24.990	(11.487)
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	1.556.759	(85.208)
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	98.779	223.540
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(388)	(10.243)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	(3.716)	263.356
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	(1.997.570)	(299.499)
Totale variazioni del capitale circolante netto	(321.146)	80.459
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	4.057.579	6.019.174
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	61.802	119.067
(Imposte sul reddito pagate)	(318.513)	(685.295)
Dividendi incassati	98.480	107.433
(Utilizzo dei fondi)	(1.006.850)	(70.086)
Totale altre rettifiche	(1.165.081)	(528.881)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	2.892.498	5.490.293
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(2.187.433)	(3.523.986)
Disinvestimenti	1.271	143.100
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(23.441)	(4.278)
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	(2.969)	(5.873)
Disinvestimenti	-	5.955
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(2.212.572)	(3.385.082)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	(310)	480
Mezzi propri		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie	(4.500)	-
(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	(2.237.000)	(5.247.000)

Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	(2.241.810)	(5.246.520)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	(1.561.884)	(3.141.309)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	18.297.065	21.432.689
Danaro e valori in cassa	11.373	17.058
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	18.308.438	21.449.747
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	16.733.853	18.297.065
Danaro e valori in cassa	12.701	11.373
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	16.746.554	18.308.438

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2020

Nota integrativa, parte iniziale

Signori Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia una perdita d'esercizio pari a Euro 1.473.322.

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

Per l'approvazione del presente bilancio si è fatto ricorso al maggior termine di 180 gg previsto dall'articolo 106 del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18 (in Gazzetta Ufficiale - Serie generale - Edizione Straordinaria n. 70 del 17 marzo 2020), coordinato con la legge di conversione 24 aprile 2020, n. 27 denominata «Misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, lavoratori e imprese connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. Proroga dei termini per l'adozione di decreti legislativi.» e con la Legge 26 febbraio 2021 n.21 di conversione del decreto milleproroghe.

Attività svolte

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

Criteri di formazione

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2020 tengono conto delle novità introdotte nell'ordinamento nazionale dal D.Lgs. 139/2015, tramite il quale è stata data attuazione alla Direttiva 2013/34 /UE. Per effetto del D.Lgs. 139/2015 sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

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

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

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

Principi di redazione

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

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

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

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

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

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

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

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

Si evidenzia in proposito che l'anno 2020 ha visto la prosecuzione dei servizi collegati al precedente contratto tra Regione FVG ed APT fino al 30 aprile, prorogato poi con due distinti provvedimenti fino al 10 giugno 2020 in ragione dell'emergenza pandemica in atto. In data 11 giugno ha effettivamente preso l'avvio il nuovo "Contratto di servizio per la gestione dei servizi di trasporto pubblico locale di persone automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e marittimo di competenza della Regione Autonoma FVG" firmato in data 15 novembre 2019 tra Regione FVG e TPL FVG Scarl. Il contratto prevede lo svolgimento, attraverso le aziende consorziate, di servizi urbani ed extraurbani per un totale di 43.366.308 km annui comprensivi di 151.500 km di funicolare; inoltre, è previsto anche lo svolgimento del servizio marittimo per un totale di 51.800 miglia. La durata del contratto è decennale con facoltà da parte della Regione FVG di richiedere una proroga per ulteriori cinque anni. Il corrispettivo annuo è pari a 120.179.459,40 Euro IVA inclusa mentre si prevedono per i servizi aggiuntivi che la Regione dovesse richiedere in ambito urbano ed extraurbano un corrispettivo pari a 0,66 €/km e 0,44 €/km.

Da febbraio 2020, l'anno è stato caratterizzato dall'emergenza Covid-19. Sin dal primo DPCM 11 marzo 2020 e con i contestuali poteri forniti alle Regioni di modificare tra gli altri anche i servizi dei trasporti locali, l'azienda ha saputo affrontare in tempo reale tutte le richieste provenienti dalle Autorità nazionali e locali che di volta in volta hanno ridimensionato o cambiato le capacità di portata degli automezzi o gli orari e le frequenze di esercizio. Sono stati attivati tutti i protocolli di sicurezza sia in ambito uffici che sui mezzi in servizio fissando delle procedure interne più restrittive della normativa vigente in tema di tracciamento dei potenziali contagi che hanno consentito di contenere in maniera efficace il rischio contagi; tali azioni in accordo con le RLS e le OOSS che hanno partecipato attivamente alla formazione delle procedure e contribuito all'informazione in ambito aziendale e dell'utenza.

Per informazioni più dettagliate sul punto si fa rinvio alla Relazione sulla gestione.

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

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

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

Criteri di valutazione applicati

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

Immobilizzazioni

Immateriali

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

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

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

Materiali

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

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

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

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

Sul materiale rotabile e sugli automezzi, al fine di adeguare il costo storico dei beni al valore di mercato, è stata effettuata la rivalutazione monetaria ai sensi della Legge n. 342/2000 e della Legge n. 350/2003, nonché la rivalutazione dei beni d'impresa prevista dall'art.110 del D.L. 104/2020 convertito dalla Legge 126/2020.

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 2020 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 dalla già menzionata avvenuta aggiudicazione nel 2017 da parte della consortile TPL FVG dell'appalto di durata decennale per il trasporto pubblico locale, servizio effettivamente iniziato l'11.06.2020 e quindi dal sussistere di una prospettiva di continuità più ampia per l'attività aziendale, rispetto a quella inizialmente considerata e prevista dalle aliquote ministeriali.

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

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

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

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

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

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

Crediti

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

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

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

Il criterio del costo ammortizzato non viene applicato qualora gli effetti sono irrilevanti al fine di dare una rappresentazione veritiera e corretta; in particolare l'attualizzazione dei crediti non è stata effettuata per quelli con scadenza inferiore o pari ai 12 mesi. Essendo i crediti iscritti in bilancio al 31/12/2020 posteriori al 2016 a breve termine, si è provveduto alla loro iscrizione al valore nominale.

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

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

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

A partire dall'esercizio 2019, si è ritenuto di esporre in bilancio i crediti per le somme pretese nei confronti degli utenti e per le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare, materia regolata dall'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio.

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

Debiti

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

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

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

Essendo i debiti iscritti in bilancio al 31/12/2020 tutti a breve termine, si è provveduto alla loro iscrizione al valore nominale.

Ratei e risconti

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

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

Rimanenze magazzino

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

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

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

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

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

Partecipazioni

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

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

Per le partecipazioni, precedentemente svalutate, relativamente alle quali sono venute meno in tutto o in parte, le ragioni che avevano reso necessario l'abbattimento al valore di realizzo, si procede al ripristino del costo originario in misura non superiore al loro valore.

Azioni proprie

L'acquisto di azioni proprie comporta una riduzione del patrimonio netto di eguale importo, tramite l'iscrizione nel passivo del bilancio di una specifica voce con segno negativo.

Fondi per rischi e oneri

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

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

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

Fondo TFR

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

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

Imposte sul reddito

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

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

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

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

Riconoscimento ricavi

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

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

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

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

Altre informazioni

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

Nota integrativa, attivo

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
70.282	69.861	421

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.

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

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

Movimenti delle immobilizzazioni immateriali

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

	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	Immobilizzazioni immateriali in corso e acconti	Altre immobilizzazioni immateriali	Totale immobilizzazioni immateriali
Valore di inizio esercizio				
Costo	33.789	25.520	10.552	69.861
Valore di bilancio	33.789	25.520	10.552	69.861
Variazioni nell'esercizio				
Incrementi per acquisizioni	33.626	11.655	-	45.281
Ammortamento dell'esercizio	19.420	-	3.600	23.020
Altre variazioni	-	(21.840)	-	(21.840)
Totale variazioni	14.206	(10.185)	(3.600)	421
Valore di fine esercizio				
Costo	47.995	15.335	6.952	70.282
Valore di bilancio	47.995	15.335	6.952	70.282

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
15.139.135	13.644.431	1.494.704

Movimenti delle immobilizzazioni materiali

	Terreni e fabbricati	Impianti e macchinario	Attrezzature industriali e commerciali	Altre immobilizzazioni materiali	Immobilizzazioni materiali in corso e acconti	Totale Immobilizzazioni materiali
Valore di inizio esercizio						
Costo	7.295.094	816.712	1.483.287	30.080.538	191.192	39.866.823
Rivalutazioni	-	-	-	27.184	-	27.184
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.662.846	675.068	1.213.171	20.698.491	-	26.249.576
Valore di bilancio	3.632.248	141.644	270.116	9.409.231	191.192	13.644.431
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	574.259	26.301	98.241	1.106.901	514.214	2.319.916
Decrementi per alienazioni e dismissioni (del valore di bilancio)	-	-	-	287	-	287
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	-	-	-	2.032.485	-	2.032.485
Ammortamento dell'esercizio	275.272	38.172	83.162	2.328.606	-	2.725.213
Altre variazioni	-	-	-	-	(132.198)	(132.198)
Totale variazioni	298.987	(11.871)	15.079	810.493	382.016	1.494.704
Valore di fine esercizio						
Costo	7.869.353	821.786	1.580.778	31.196.869	573.208	42.041.994
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	3.938.118	692.013	1.295.583	20.977.145	-	26.902.859
Valore di bilancio	3.931.235	129.773	285.195	10.219.724	573.208	15.139.135

Sulla base di una puntuale applicazione del principio contabile OIC 16, sul compendio immobiliare di Monfalcone, acquisito nel 2020, si è provveduto nell'esercizio in approvazione a scorporare la quota parte di costo riferita alle aree di sedime dello stesso.

Il valore attribuito a tale area è stato individuato sulla base di un criterio forfetario di stima che consente la ripartizione del costo unitario, facendolo ritenere congruo, nella misura del 30% del costo dell'immobile.

A partire dall'esercizio 2020 non si procede allo stanziamento delle quote di ammortamento relative al valore del suddetto terreno, ritenendolo, in base alle aggiornate stime sociali, beni patrimoniali non soggetti a degrado ed aventi vita utile illimitata.

Le immobilizzazioni materiali, al lordo dei relativi fondi ammortamento e delle rivalutazioni, ammontano ad Euro 42.041.994; i fondi di ammortamento risultano essere pari ad Euro 26.902.859.

Per quanto attiene l'incremento di beni strumentali di seguito viene dato dettaglio delle principali voci:

- IMMOBILI

Nel corso del 2020 sono stati fatti dei lavori presso la sede per spostare l'archivio dal 1° piano nel seminterrato per l'importo complessivo di euro 120.061,50. E' stato fatto anche un lavoro straordinario presso gli uffici del movimento nel deposito di Gorizia per l'importo complessivo di euro 13.999.

In conformità agli obblighi stabiliti dal contratto di servizio a carico TPL SCARL ed assunti da APT, nel corso del 2020 è stato acquistato l'immobile di Monfalcone adibito a deposito di proprietà del Comune di Monfalcone, oggetto di apposita perizia di stima, che la società utilizzava da molti anni con contratto di locazione, per l'importo complessivo di euro 440.200.

- **IMPIANTI E MACCHINARI**

Sono stati acquistati n. 2 distributori di urea e una spazzatrice per l'importo complessivo di euro 23.650.

- **IMPIANTI DI SICUREZZA**

Sono stati installati gli impianti di videosorveglianza su n. 28 bus urbani per l'importo complessivo di euro 62.916.

- **ATTREZZATURE**

Nel 2020 sono stati acquistati 3 avvitatori ad impulsi, 1 unità per ricarica impianto aria condizionata bus, 1 strumento di diagnostica per l'importo complessivo di euro 10.770.

- **ATTREZZATURE SPECIFICHE**

Sono stati acquistati e montati n.95 conta passeggeri su bus extraurbani per Euro 53.960 e n.59 su bus urbani per euro 33.512

- **MACCHINE D'UFFICIO**

Sono stati acquistati computer portatili, da fornire al personale per smart working per garantire il distanziamento sociale per la pandemia, web cam per fare le riunioni a distanza, Pc e stampanti per l'inserimento di personale negli uffici, Tv da utilizzare come schermo per la sala riunioni ed altri acquisti minori per l'importo complessivo di euro 49.240.

- **MATERIALE ROTABILE**

Nel corso del 2020 sono stati acquistati n. 5 bus per il servizio extraurbano per euro 1.052.500 e non ci sono state dismissioni. Inoltre, sono stati pagati acconti per acquisto di 4 bus per il servizio urbano e 2 bus a due piani per il servizio extraurbano.

In conformità con le precedenti informative, si evidenzia di seguito 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	20.759.889
Precedenti rivalutazioni	14.584
Precedenti ammortamenti	(13.463.121)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2020	7.311.352
Riv. L. 126/2020 (riduzione fondo ammortamento)	1.314.238
Acquisizioni	1.052.500
Ammortamenti	(1.717.034)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2020	7.961.056
Totale rivalutazioni	1.328.822

Materiale rotabile TPL urbano

Costo storico	8.670.040
Precedenti rivalutazioni	27.184
Precedenti ammortamenti	(7.328.250)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2020	1.368.974

Costo storico	8.670.040
Riv. L. 126/2020 (riduzione fondo ammortamento)	497.521
Ammortamenti	(385.125)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2020	1.481.370
Totale rivalutazioni	524.705

Materiale rotabile servizio noleggio

Costo storico	2.595.469
Precedenti rivalutazioni	-
Precedenti ammortamenti	(1.953.875)
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2020	641.594
Riv. L. 126/2020 (riduzione fondo ammortamento)	220.726
Ammortamenti	(184.813)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2020	677.507
Totale rivalutazioni	220.726

Totale rivalutazioni delle immobilizzazioni materiali alla fine dell'esercizio

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

Ai sensi dell'articolo 10 legge n. 72/1983 si elencano le seguenti immobilizzazioni materiali iscritte nel bilancio della società al 31/12/2020 sulle quali sono state effettuate rivalutazioni monetarie e deroghe ai criteri di valutazione civilistica.

Come già evidenziato nelle premesse di questa nota integrativa, le immobilizzazioni materiali sono state rivalutate in base a leggi (speciali, generali o di settore) e non si è proceduto a rivalutazioni discrezionali o volontarie, trovando le rivalutazioni effettuate il limite massimo nel valore d'uso, oggettivamente determinato, dell'immobilizzazione stessa.

Rivalutazione monetaria ex L.342/2000 e L.350/2003:

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 ai sensi della L.342/2000 e 350/2003, considerando i soli importi dei beni rivalutati:

Descrizione dei beni	Maggior valore di mercato 2003 ante rivalutazione	Rivalutazione costo storico	Rivalutazione fondo ammortamento	Saldo attivo di rivalutazione al lordo imposte	maggiori ammortamenti 2003 su rivalutazione
materiale rotabile extraurbano	830.730	1.590.570	764.278	826.292	476.227
materiale rotabile urbano	385.635	995.142	609.514	385.628	147.679
materiale rotabile noleggio	279.629	328.199	48.575	279.624	143.820
automezzi urbano	1.000	1.000	0	1.000	774
automezzi extraurbano	4.802	4.802	0	4.802	1.200
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 al tempo 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 come sopra rivalutati ed iscritti a bilancio al 31.12.2020 è il seguente:

Materiale rotabile urbano

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

Rivalutazione monetaria ex L.126/2020:

Disponendo la società di una rilevante dotazione di veicoli il cui valore è complessivamente superiore a quello risultante dalle scritture contabili, l'Organo amministrativo ha ritenuto vantaggioso procedere alla rivalutazione monetaria ai sensi dell'art.110, commi da 1 a 7, del DL 14 agosto 2020 n.104, convertito nella Legge 13 ottobre 2020 n. 126, sul "materiale rotabile" di proprietà ed in particolare su quei beni la cui vita utile si presentava maggiore rispetto a quella definita dai piani di ammortamento e il valore dei quali si è rivelato superiore a quello iscritto a bilancio.

Il metodo di rivalutazione utilizzato è stato il cosiddetto "metodo 3" che prevede la riduzione del solo fondo di ammortamento presente nel bilancio precedente a quello di rivalutazione applicato ai singoli cespiti, fermo restando il costo storico del bene oggetto di rivalutazione.

La rivalutazione complessiva è stata di Euro 2.032.485 (il dettaglio è definito nei prospetti sopra espressi per il materiale rotabile) e il saldo attivo di rivalutazione, dedotta l'imposta sostitutiva del 3%, iscritto in apposita Riserva di rivalutazione, ammonta a Euro 1.971.510.

Contributi in conto impianti

Nel corso dell'esercizio chiuso al 31/12/2020 la società si è avvalsa della facoltà di richiedere il credito d'imposta sui beni strumentali nuovi acquistati nel 2020 - "bonus investimenti" -, previsto dalla Legge di Bilancio 2020, di complessive Euro 68.096. Per l'iscrizione del contributo in c/impianti, finalizzato alla realizzazione di investimenti ed al conseguente rafforzamento patrimoniale, è stato scelto il metodo di imputazione graduale degli stessi sulla base della vita utile dei cespiti cui si riferiscono. Con tale metodo i contributi, rinviati per competenza agli esercizi successivi attraverso l'iscrizione di risconti passivi, vengono imputati al conto economico tra gli altri ricavi e proventi proporzionalmente alle quote di ammortamento dei beni per i quali sono stati erogati.

La maggiore chiarezza nell'esposizione dei dati contabili che ne deriva, nonché la possibilità di mantenere l'omogeneità dei criteri per la determinazione del costo ammortizzabile hanno fatto prediligere tale criterio rispetto a quello di riduzione del valore dei cespiti. La quota di competenza dell'esercizio ammonta a Euro 8.328.

Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
1.996.517	1.993.548	2.969

Partecipazioni

Le partecipazioni iscritte nelle immobilizzazioni rappresentano un investimento duraturo e strategico da parte della società. I criteri di valutazione sono esposti nella prima parte della presente nota integrativa, a cui si rinvia. Il bilancio utilizzato ai fini della valutazione è quello dell'esercizio 2019, costituendo questo l'ultimo approvato. Nessuna partecipazione immobilizzata ha subito cambiamento di destinazione.

Le partecipazioni sono costituite da:

- partecipazione nella società S.T.I. SERVIZI TRASPORTI INTERREGIONALI S.p.a., iscritta al costo d'acquisto, incrementato nel corso dell'esercizio 2011 a seguito dell'avvenuta sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale deliberato dalla partecipata;
- partecipazione nella società Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAF, ora Arriva Udine S.p.A., acquistata nel corso dell'esercizio 2004 e iscritta al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori diretti d'acquisto;
- partecipazione nella società collegata TPL FVG S.C. a R.L., iscritta al costo d'acquisto rettificato.

Crediti

Variazioni e scadenza dei crediti immobilizzati

	Valore di inizio esercizio	Variazioni nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti immobilizzati verso altri	23.798	(1.839)	21.959	21.959
Totale crediti immobilizzati	23.798	(1.839)	21.959	21.959

Si precisa che l'area geografica dei crediti immobilizzati è il territorio italiano.

Dettagli sulle partecipazioni immobilizzate in imprese collegate

Denominazione	Città, se in Italia, o Stato estero	Codice fiscale (per imprese italiane)	Capitale in euro	Utile (Perdita) ultimo esercizio in euro	Patrimonio netto in euro	Quota posseduta in euro	Quota posseduta in %	Valore a bilancio o corrispondente credito
TPL FVG S.C. a R.L.	Gorizia	01024770313	100.000	2.968	119.420	29.855	25,00%	29.855
Totale								29.855

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

Le perdite sofferte da TPL in esercizi precedenti trovano origine nel ritardato inizio dell'attività operativa, avvenuto solo a giugno 2020, in forza dell'aggiudicazione definitiva della gara per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nella regione Friuli Venezia Giulia.

La svalutazione a suo tempo applicata è stata ridotta nell'esercizio in approvazione al fine di adeguare il valore della partecipazione alla corrispondente frazione di patrimonio netto.

Il patrimonio netto della società collegata sopra riportata è quello espresso nel bilancio chiuso al 31.12.2019, ultimo bilancio depositato, sostanzialmente in linea con il valore del bilancio 2020 in corso di approvazione.

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

Le partecipazioni detenute nella società S.T.I. SERVIZI TRASPORTI INTERREGIONALI S.p.a. e Autoservizi F.V. G. S.p.A. – SAF, ora Arriva Udine S.p.A., 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, e che le perdite subite dalla partecipata S.T.I. non siano di carattere duraturo.

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 31.12.2019 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 (dedotta la Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio)	825.265	74.257.992
Utile (perdita) d'esercizio	(72.567)	6.650.330
Percentuale di partecipazione posseduta al 31.12.2020	3,60%	3,20%
Patrimonio Netto di pertinenza	29.709	2.376.256
Valore di iscrizione della partecipazione	35.584	1.909.119

	Valore contabile
Partecipazioni in altre imprese	1.944.703
Crediti verso altri	21.959

Dettaglio del valore delle partecipazioni immobilizzate in altre imprese

Descrizione	Valore contabile
S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	35.584
Arriva Udine Spa (già Autoservizi F.V.G. S.p.A. - S.A.F.)	1.909.119
Totale	1.944.703

Dettaglio del valore dei crediti immobilizzati verso altri

Descrizione	Valore contabile
Depositi cauzionali in denaro	21.959
Totale	21.959

Attivo circolante

Rimanenze

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
249.961	274.951	(24.990)

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Materie prime, sussidiarie e di consumo	274.951	(24.990)	249.961
Totale rimanenze	274.951	(24.990)	249.961

Variazioni delle rimanenze

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

Descrizione	Dettaglio	Consistenza iniziale	Incremento	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decremento	Consistenza finale
materie prime, sussidiarie e di consumo							
	RICAMBI	196.234	208.525	-	-	196.233	208.526
	LUBRIFICANTI	7.115	5.598	-	-	7.115	5.598

Descrizione	Dettaglio	Consistenza iniziale	Incremento	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decremento	Consistenza finale
	PNEUMATICI	35.107	29.256	-	-	35.107	29.256
	CARBURANTI	76.995	44.607	-	-	76.995	44.607
	UREA TPL EXTRA	-	2.474	-	-	-	2.474
	F.DO SVAL. RICAMBI	-40.500	-	-	-	-	-40.500
	Totale	274.951	290.460	-	-	315.450	249.961

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
6.289.933	6.055.553	234.380

Variazioni e scadenza dei crediti iscritti nell'attivo circolante

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio	Quota scadente oltre l'esercizio
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	2.352.891	(1.556.759)	796.132	796.132	-
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante	666.292	1.952.243	2.618.535	2.618.535	-
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	2.182.485	(853.200)	1.329.285	1.006.878	322.407
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	275.016	408.416	683.432		
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	578.869	283.680	862.549	862.549	-
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	6.055.553	234.380	6.289.933	5.284.094	322.407

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.

Come già evidenziato nei criteri di valutazione, a partire dall'esercizio 2019, si è ritenuto di esporre in bilancio i crediti per le somme pretese dagli utenti e le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare, materia regolata dall'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio.

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

I crediti verso società collegate comprendono crediti per servizi per Euro 1.838.242, nonché crediti per finanziamenti infruttiferi concessi alla società collegata TPL FVG S.C. a R.L. nel corso degli esercizi 2017, 2018, 2019 e 2020, per complessive Euro 780.292, iscritti a bilancio al valore nominale, scadenti al 31/12/2021.

I crediti tributari, iscritti a bilancio al valore nominale, sono costituiti, per la gran parte, dai crediti per IRES per acconti versati, ritenute alla fonte su interessi attivi e contributi c/esercizio, e crediti relativi ad anni pregressi, dal credito verso l'Erario per rimborso IRES a seguito deduzioni IRAP anni pregressi e dal credito per accise.

In particolare, risultano iscritti tra i crediti tributari:

- i crediti derivanti dalla riduzione dell'IRES dovuta per i periodi di imposta 2015, 2016, 2017, 2018 in applicazione dell'agevolazione introdotta dalla Legge di stabilità 2016, prorogata poi dalla Legge di bilancio 2017 ed infine dalla Legge di Bilancio 2018, sugli investimenti in beni strumentali nuovi effettuati a partire dal 15.10.2015, cosiddetti "superammortamenti", sorti a seguito della presentazione dei Modelli Unico-Redditi SC integrativi;
- 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;
- il credito d'imposta per la sanificazione degli ambienti di cui al DL.34/2020;
- il credito d'imposta sui beni strumentali nuovi acquistati nel 2020.

I crediti per imposte anticipate, anch'essi iscritti al valore nominale, corrispondono per Euro 614.766 alla quota delle imposte IRAP e IRES su differenze temporanee deducibili in esercizi successivi. La loro iscrizione a bilancio deriva dalle differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività, alle passività, ai costi e ai ricavi secondo criteri civilistici ed il valore agli stessi attribuito ai fini fiscali ed è avvenuta in quanto sussiste la ragionevole certezza del loro recupero, vista la previsione di redditi imponibili positivi per gli esercizi futuri. Per il dettaglio dei recuperi fiscali che hanno portato all'iscrizione di dette poste si invia al commento in calce alla Fiscalità differita/anticipata.

Ricomprendono inoltre imposte anticipate per Euro 68.666 relative a perdite fiscali riportabili ai fini fiscali. Per una descrizione delle ragioni che rendono possibile l'iscrizione del beneficio fiscale potenziale connesso a tali perdite, si rinvia al relativo paragrafo della presente nota integrativa.

Si segnalano poi le seguenti situazioni relative a crediti in contenzioso iscritti nei bilanci precedenti, in ordine ai quali si è proceduto allo stralcio a seguito degli esiti giudiziari.

Ricorsi avverso silenzio rifiuto opposto dall'Agenzia delle Entrate D.P. di Gorizia avverso istanze di rimborso Ires per gli anni d'imposta 2005 e 2006 rispettivamente per Euro 876.687,00 ed Euro 734.432,00, rispetto ai quali la Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia ha respinto le istanze della società con la sentenza n. 67/2020 depositata il 14 ottobre 2020.

Riguardo a tali posizioni, la società aveva a suo tempo iscritto a bilancio crediti in linea capitale per complessivi Euro 1.611.119,00 di cui Euro 58.066,00 già rimborsati dall'Agenzia Entrate nel corso dell'esercizio 2010; crediti che, come già detto, con il presente bilancio si è ritenuto di stralciare su parere conforme dei professionisti incaricati della difesa tributaria.

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
verso clienti				
	CLIENTI	251.979	322.758	70.779
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	163.589	66.743	(96.846)
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	1.995.543	476.032	(1.519.511)
	CREDITI PER ABBONAMENTI	13.965		(13.965)
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI	76.086-	75.179-	907
	CREDITI DA SANZIONI	346.207	332.749	(13.458)
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI DA SANZIONI	342.306-	326.971-	15.335
				(1.556.759)

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
Totale		2.352.891	796.132	
verso imprese collegate				
	FINANZ.INFRUTTIFERISOCIETA' PARTECIPATE – T.P.L.	665.292	780.292	115.000
	TPL FVG S.C. A R.L.	1.000	1.838.243	1.837.243
Totale		666.292	2.618.535	1.952.243
crediti tributari				
	ERARIO C/CRED.IRES PER IRAP 2008/2011	389.752	322.407	67.345-
	ERARIO C/IRES A RIMB.UNICO 2006 INTEGR.	818.621		818.621-
	ERARIO C/ IRES A RIMB.UNICO 2007 INTEGR.	734.432		734.432-
	CREDITO IRES DICH.INTEGR.15/16/17		136.409	136.409
	CREDITO IRES (ACCONTI/R.A./A.P.)		533.750	533.750
	CREDITO IVA		14.215	14.215
	CREDITO IMP.SANIFICAZIONE E DPI		28.297	28.297
	CREDITO IMP.BONUS INVESTIMENTI		68.096	68.096
	CREDITI VERSO MINISTERO DELLE FINANZE	239.680	226.111	13.569-
Totale		2.182.485	1.329.285	853.200-
imposte anticipate				
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	275.016	683.432	408.416
Totale		275.016	683.432	408.416
verso altri				
			-	
	CREDITI V/INPS	1.116	754	362-
	CREDITI V/INAIL		16.901	16.901
	CREDITI DIVERSI	420.272	613.830	193.558
	CREDITI RIMB.ONERI MAL.		126.295	126.295
	CREDITI DA LIQ./PREV/CLEAR.INT.	156.300	104.298	52.002-
	CREDITI V/ALTRI – DIP.	1.181	471	710-
Totale		578.869	862.549	283.680

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2020 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Estero - UE	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	795.999	133	796.132
Crediti verso collegate iscritti nell'attivo circolante	2.618.535	-	2.618.535
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.329.285	-	1.329.285
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	683.432	-	683.432
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	862.549	-	862.549
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	6.289.800	133	6.289.933

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

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986	Totale
Saldo al 31/12/2019	406.332	12.060	418.392
Utilizzo nell'esercizio	113.687	1.884	115.571
Accantonamento esercizio	95.000	4.328	99.328
Saldo al 31/12/2020	387.645	14.504	402.149

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
16.746.554	18.308.438	(1.561.884)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	18.297.065	(1.563.212)	16.733.853
Denaro e altri valori in cassa	11.373	1.328	12.701
Totale disponibilità liquide	18.308.438	(1.561.884)	16.746.554

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

Ratei e risconti attivi

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
28.787	28.399	388

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei attivi	-	305	305
Risconti attivi	28.399	83	28.482
Totale ratei e risconti attivi	28.399	388	28.787

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

Descrizione	Importo
Risconti su assicurazioni responsabilità CdA e sindaci, e va	1.926
Risconti su residui canoni manutenzione, assistenza e E.D.P.	16.609
Risconti su spese di pubblicità e sponsorizzazioni	480
Risconti su tassa di possesso automezzi e autovetture	5.872
Risconti su abbonamenti a giornali, riviste fiscali e div.	956
Risconti su commissioni per fidejussioni	2.330
Risconti diversi	310
Altri di ammontare non apprezzabile	304
	28.787

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
32.126.423	33.869.735	(1.743.312)

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Destinazione del risultato dell'esercizio precedente	Altre variazioni			Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
			Attribuzione di dividendi	Incrementi	Decrementi		
Capitale	5.164.600	-	-	-	-		5.164.600
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	-	-	-	-		2.057.564
Riserve di rivalutazione	1.164.336	-	2.032.485	60.975	-		3.135.846
Riserva legale	1.135.870	-	-	-	-		1.135.870
Altre riserve							
Riserva straordinaria	21.861.718	-	-	-	-		21.861.718
Varie altre riserve	2	-	-	-	-		2
Totale altre riserve	21.861.720	-	-	-	-		21.861.720
Utili (perdite) portati a nuovo	-	-	248.645	-	-		248.645
Utile (perdita) dell'esercizio	2.485.645	2.237.000	(1.473.322)	-	(248.645)	(1.473.322)	(1.473.322)
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	-	-	(4.500)	-	-		(4.500)
Totale patrimonio netto	33.869.735	2.237.000	803.308	60.975	(248.645)	(1.473.322)	32.126.423

Dettaglio delle varie altre riserve

Descrizione	Importo
Differenza da arrotondamento all'unità di Euro	2
Totale	2

Disponibilità e utilizzo del patrimonio netto

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

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per altre ragioni	
Capitale	5.164.600	Vers.capitale/riserve di utili	B	5.164.600		-

	Importo	Origine / natura	Possibilità di utilizzazione	Quota disponibile	Riepilogo delle utilizzazioni effettuate nei tre precedenti esercizi	
					per altre ragioni	
Riserva da sovrapprezzo delle azioni	2.057.564	Riserva di capitale	A,B,C,D	2.057.564		-
Riserve di rivalutazione	3.135.846	Riv.monetaria L.350 /2003 e L.126/2020	A,B,C	3.135.846		-
Riserva legale	1.135.870	Riserva di utili	A,B	1.135.870		-
Altre riserve						
Riserva straordinaria	21.861.718	Riserva di utili	A,B,C,D	21.861.718		5.000.000
Varie altre riserve	2			-		-
Totale altre riserve	21.861.720			21.861.718		5.000.000
Utili portati a nuovo	248.645	Utili da destinare	A,B,C,D	248.645		-
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(4.500)		A,B,C,D	(4.500)		-
Totale	33.599.745			33.599.743		5.000.000
Quota non distribuibile				6.300.470		
Residua quota distribuibile				27.299.273		

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

Origine, possibilità di utilizzo e distribuibilità delle varie altre riserve

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

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

Formazione ed utilizzo delle voci del patrimonio netto

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

	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Risultato d'esercizio	Totale
All'inizio dell'esercizio precedente	5.164.600	1.135.870	25.060.627	2.522.994	33.884.091
Destinazione del risultato dell'esercizio					
attribuzione dividendi				2.500.000	2.500.000
Altre variazioni					
incrementi			22.994	2.485.645	2.508.639
decrementi				22.994	22.994
riclassifiche			(1)		(1)
Risultato dell'esercizio precedente				2.485.645	
Alla chiusura dell'esercizio precedente	5.164.600	1.135.870	25.083.620	2.485.645	33.869.735
Destinazione del risultato dell'esercizio					
attribuzione dividendi				2.237.000	2.237.000
Altre variazioni					
incrementi			2.276.630	(1.473.322)	803.308
decrementi			60.975		60.975

	Capitale sociale	Riserva legale	Altre riserve	Risultato d'esercizio	Totale
riclassifiche				(248.645)	(248.645)
Risultato dell'esercizio corrente				(1.473.322)	
Alla chiusura dell'esercizio corrente	5.164.600	1.135.870	27.299.275	(1.473.322)	32.126.423

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

Nel patrimonio netto, sono presenti le seguenti poste:

Riserve o altri fondi che in caso di distribuzione concorrono a formare il reddito imponibile della società, indipendentemente dal periodo di formazione.

Riserve	Valore
Riserva di rivalutazione ex lege n.350/2003	1.164.336
Riserva di rivalutazione ex lege 126/2020	1.971.510
	3.135.846

Riserve o altri fondi che in caso di distribuzione non concorrono a formare il reddito imponibile dei soci indipendentemente dal periodo di formazione.

Riserve	Valore
Riserva sovrapprezzo azioni	2.057.564
	2.057.564

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

Riserve negativa per acquisto di azioni proprie

La movimentazione delle azioni proprie è la seguente:

Descrizione	Incrementi	31/12/2020
AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.	4.500	4.500

Con atto autenticato dal Notaio Corrado Marrocco di data 27 ottobre 2020, Rep.44.895, è stata acquistate da ATAP Spa n.1 azioni propria del valore nominale di Euro 516,46 al prezzo di Euro 4.500.

In conformità alle disposizioni di legge, la percentuale è nel limite fissato dagli articoli 2357 e 2357 bis del Codice civile.

Fondi per rischi e oneri

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
2.028.404	1.081.130	947.274

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	55.106	1.026.024	1.081.130
Variazioni nell'esercizio			
Accantonamento nell'esercizio	-	1.416.290	1.416.290
Utilizzo nell'esercizio	21.618	447.398	469.016
Totale variazioni	(21.618)	968.892	947.274
Valore di fine esercizio	33.488	1.994.916	2.028.404

Tra i fondi per imposte sono iscritte passività per imposte differite per Euro 33.488 relative a differenze temporanee tassabili, per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo della presente nota integrativa.

La voce "Altri fondi" al 31/12/2020, pari a Euro 1.994.916, risulta così composta (articolo 2427, primo comma, n. 7, C. c.):

Descrizione	31.12.2019	Utilizzi	Incrementi	31.12.2020
F.do oneri rinnovo CCNL	473.772	-	133.740	607.512
F.do rischi franchigie assicurative	15.000	8.938	7.438	13.500
F.do spese legali per cause e contenziosi in corso	120.500	110.500	-	10.000
F.do rischi su crediti per rimborsi IRES	389.752	300.960	-	88.792
F.do Spese part. TPL FVG	27.000	27.000	-	-
F.do rischi rimb. Abbonamenti 2020	-	-	125.894	125.894
F.do rischi rimb.voucher 2019-2020	-	-	12.218	12.218
Rischi penali contr.serv.TPL	-	-	1.137.000	1.137.000
TOTALE Fondo Rischi e spese diverse	1.026.024	447.398	1.416.290	1.994.916

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

In particolare, si segnala l'accantonamento al Fondo rischi stanziato per le potenziali penali derivanti dal Contratto di servizi TPL entrato in vigore l'11 giugno 2020, problematica attualmente al vaglio della collegata TPL FVG e dei competenti uffici regionali al fine di pervenire ad un diverso e meno penalizzante criterio di determinazione delle penali contrattuali in questione.

Inoltre, si è proceduto a stornare parzialmente il Fondo rischi di Euro 389.572,00, appostato nei precedenti bilanci in contropartita al credito da istanza di rimborso Ires presentata in data 23 gennaio 2013, ai sensi dell'art. 2, comma 1-

quater, D.L. n. 201/2011, per mancata deduzione dell'Irap relativa alle spese per il personale dipendente e assimilato, in relazione agli anni d'imposta 2007, 2008, 2009, 2010 e 2011 - prot. telematico n. 13012315492437069/2013. Si rileva infatti in primis come il credito 2007, pari a Euro 67.345,00 in linea capitale, come da comunicazione dell'Agenzia delle Entrate D.P. di Gorizia dd.12/09/2020 sia già stato rimborsato con accredito disposto entro il 30/7/2015, con conseguente necessaria riduzione del Fondo svalutazione, mentre la posizione delle altre annualità risulta soltanto sospesa in relazione all'esistenza di un contenzioso pendente, per l'anno d'imposta 2008, avanti la Corte di Cassazione e, per gli anni 2009, 2010 e 2011, avanti la Commissione Tributaria Regionale del Friuli – Venezia Giulia, afferente alla disciplina del cosiddetto “Cuneo fiscale” Irap, il cui successo determinerebbe una riduzione, considerati tutti gli anni in discorso, del rimborso Ires totale in linea capitale ad Euro 233.615,00, mentre in caso di suo esito negativo rimarrebbe intatto il diritto al rimborso ex art. 2, comma 1-quater, D.L. n. 201/2011, di cui all'istanza del 23 gennaio 2013, pari ad Euro 322.227,00 in linea capitale, al netto degli Euro 67.345,00 già incassati.

Per quanto riguarda il contenzioso sul cuneo fiscale l'eventuale esito positivo comporterebbe l'introito di Euro 350.579 in linea capitale, credito prudenzialmente non rilevato all'attivo.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
1.403.602	1.633.435	(229.833)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	1.633.435
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	666.583
Utilizzo nell'esercizio	896.416
Totale variazioni	(229.833)
Valore di fine esercizio	1.403.602

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

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

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

L'ammontare di Tfr relativo a contratti di lavoro cessati, il cui pagamento scade prima del 31/12/2020 o all'inizio dell'esercizio successivo è iscritto nella voce D.14 dello stato patrimoniale fra gli altri debiti.

Debiti

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
4.084.449	2.908.874	1.175.575

Variazioni e scadenza dei debiti

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

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Debiti verso banche	1.206	(309)	897	897
Acconti	1.356	(1.356)	-	-
Debiti verso fornitori	1.167.956	98.779	1.266.735	1.266.735
Debiti tributari	328.794	974.677	1.303.471	1.303.471
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	427.886	(14.733)	413.153	413.153
Altri debiti	981.676	118.517	1.100.193	1.100.193
Totale debiti	2.908.874	1.175.575	4.084.449	4.084.449

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

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
debiti verso banche				
	CARTA SI	1.206	897	(309)
	Totale	1.206	897	(309)
Acconti				
	ANTICIPI DA CLIENTI	1.356		(1.356)
	Totale	1.356		(1.356)
debiti verso fornitori				
	FORNITORI FATTURE DA RICEVERE	248.078	509.461	261.383
	FORNITORI	919.878	757.274	(162.604)
	Totale	1.167.956	1.266.735	98.779
debiti tributari				
	IVA C/ERARIO	9.096	-	(9.096)
	ERARIO C/IRES	26.206	-	(26.206)
	ERARIO C/IRAP	10.778	25.165	14.387
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	274.475	250.250	(24.225)
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	2.659	1.921	(738)

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
	ERARIO C/RITENUTE COLLABOR.	5.580	5.426	(154)
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. MONETARIA L.126/2020	-	60.975	60.975
	ERARIO DEF.CONTENZIOSO IRES 2007	-	959.734	959.734
	Totale	328.794	1.303.471	974.677
debiti v/ istituti di previdenza e di sicurezza sociale				
	FONDO PENS. INTEGRATIVE	45.998	48.889	2.891
	DEBITI v/I.N.P.S.	374.982	358.747	(16.235)
	DEBITI v /I.N.A.I.L.	778		(778)
	I.N.P.S. COLLABORATORI	6.128	5.517	(611)
	Totale	427.886	413.153	(14.733)
altri debiti				
	FONDO FERIE NON GODUTE	224.763	235.537	10.774
	DEBITI VERSO IL PERSONALE	516.322	653.747	137.425
	DEBITI DIVERSI	59.842	43.112	(16.730)
	DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	11.171	12.878	1.707
	DEBITI V/ COLLABORATORI	5.228	2.768	(2.460)
	DEBITI PER SERVIZI INTEGRATI	725		(725)
	DEBITI POS EMETTITRICI	3.296	1.436	(1.860)
	DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	160.329	150.715	(9.614)
	AZIONISTI C/DIVIDENDI	-	-	-
	Totale	981.676	1.100.193	118.517

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

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

Nella voce debiti tributari è iscritto il debito per la sola imposta IRAP di Euro 25.165, al netto dell'acconto "figurativo" di Euro 16.777, non versato in applicazione del Decreto Rilancio, in quanto la società non ha realizzato redditi imponibili ai fini Ires.

Le principali variazioni nella consistenza della voce "Debiti tributari" sono dovute all'iscrizione del debito per l'imposta sostitutiva del 3% sulla rivalutazione monetaria eseguita nell'esercizio di Euro 60.975 e alla rilevazione del debito verso l'Erario per Ires 2007, interessi e sanzioni di euro 959.734, conseguente alla sentenza sfavorevole della Cassazione, come meglio precisato a commento della voce Imposte, a cui si rinvia.

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2020 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Debiti verso banche	897	897
Debiti verso fornitori	1.266.735	1.266.735
Debiti tributari	1.303.471	1.303.471
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	413.153	413.153
Altri debiti	1.100.193	1.100.193
Debiti	4.084.449	4.084.449

Debiti assistiti da garanzie reali su beni sociali

Come evidenziato nella tabella che segue, debiti allibrati al passivo patrimoniale non sono assistiti da garanzie reali su beni sociali (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.) .

	Debiti non assistiti da garanzie reali	Totale
Debiti verso banche	897	897
Debiti verso fornitori	1.266.735	1.266.735
Debiti tributari	1.303.471	1.303.471
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	413.153	413.153
Altri debiti	1.100.193	1.100.193
Totale debiti	4.084.449	4.084.449

Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
878.291	882.007	(3.716)

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei passivi	2.140	1.505	3.645
Risconti passivi	879.867	(5.220)	874.647
Totale ratei e risconti passivi	882.007	(3.716)	878.291

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

Descrizione	Importo
Risconti abbonamenti studenti	393.873
Risconti abbonamenti annuali	8.686
Risconti abbonamenti studenti quota reg.	391.953
Risconto abb.mensili	11.829
Risconto contributo progr.lingua slovena	8.538
Risconto contr.c/impianti cred.imp.beni strum.nuovi	59.768
Ratei passivi diversi	3.644

	878.291
--	----------------

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

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
19.522.031	22.919.571	(3.397.540)

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	17.585.406	21.176.507	(3.591.101)
Altri ricavi e proventi	1.936.625	1.743.064	193.561
Totale	19.522.031	22.919.571	(3.397.540)

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

DESCRIZIONE	ANNO 2020	ANNO 2019	ANNO 2018
- Introito da contratto di servizio TPL	14.111.454	15.242.541	15.105.237
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.492.986	1.869.342	1.919.548
- Incasso biglietti linee extraurbano	573.430	1.303.838	1.299.440
- Incasso biglietti urbano	292.184	587.219	512.545
- Incasso abbonamenti urbano	246.060	346.050	326.453
- Servizi aggiuntivi TPL	86.730	103.676	160.926
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	-	691	791
- Introito contr. serv. TPL mare	58.221	-	-
- Incasso biglietti marittimo	62.466	181.616	175.691
- Incasso abbonamenti marittimo	945	3.997	3.284
- Servizi scolastici e diversi	277.478	421.062	298.075
- Turismo Italia	32.536	413.199	581.444
- Turismo estero	4.600	74.837	72.540
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	2.589	9.909	9.941
- Servizi TPL c/terzi - Arriva	32.243	-	-
- Servizi industria Fincantieri	306.302	618.528	556.280
- Servizi P.A. Comune Monfalcone	5.182	-	-
Totale ricavi per prestazioni di servizi	17.585.406	21.176.507	20.762.597

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

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

Categoria di attività	Valore esercizio corrente
-----------------------	---------------------------

Prestazioni di servizi	17.585.406
Totale	17.585.406

Suddivisione dei ricavi delle vendite e delle prestazioni per area geografica

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

Area geografica	Valore esercizio corrente
Italia	17.580.806
Estero	4.600
Totale	17.585.406

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

A.5.	Contributi in conto esercizio	849.979
-------------	--------------------------------------	----------------

	2020	2019	Variazione
Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	334.089	324.037	10.052
Contributo Reg. FVG per emergenza sanitaria	483.594		483.594
Cred. Imposta Sanificazioni e DPI	28.297		28.297
Contr.Fdo reg. sostegno occupazione	4.000		4.000

A.5.	Contributi in conto impianti	8.328
-------------	-------------------------------------	--------------

	2020	2019	Variazione
Bonus investimenti – quote esercizio	8.328		8.328

A.5.	Ricavi e proventi diversi	1.078.318
-------------	----------------------------------	------------------

	2020	2019	Variazione
Rimborsi TPL (su accise e diversi)	472.809	510.793	-37.984
Sopravvenienze attive gestione ordinaria	52.232	154.043	-101.811
Sopravv. per utilizzo fondi rischi	96.980		96.980
Sopravv. saldo Irap 2019	10.778		10.778
Proventi vari TPL	111.148	141.762	-30.614
Plusvalenze cessione beni ammortizzabili	1.270	143.100	-141.830
Sovvenzioni su investimenti	544	10.078	-9.534
Rimborsi assicurativi danni sinistri	70.157	42.170	27.987
Multe passeggeri e sovrapprezzo biglietti	135.855	416.865	-281.010

Rimborso oneri malattia dip.		126.295		126.295
Vendita materiali magazzino e proventi vari		250	216	34
Totale Ricavi e proventi diversi		1.078.318	1.419.027	-340.709

Costi della produzione

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
19.647.354	20.010.228	(362.874)

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	2.398.519	3.220.603	(822.084)
Servizi	2.483.058	2.148.176	334.882
Godimento di beni di terzi	550.601	669.276	(118.675)
Salari e stipendi	6.806.178	7.202.466	(396.288)
Oneri sociali	1.914.347	2.114.283	(199.936)
Trattamento di fine rapporto	556.817	567.528	(10.711)
Altri costi del personale	455.899	688.396	(232.497)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	23.020	18.571	4.449
Ammortamento immobilizzazioni materiali	2.725.213	2.687.006	38.207
Svalutazioni crediti attivo circolante	99.328	354.366	(255.038)
Variazione rimanenze materie prime	24.990	8.512	16.478
Accantonamento per rischi	1.282.550	58.872	1.223.678
Oneri diversi di gestione	326.834	272.173	54.661
Totale	19.647.354	20.010.228	(362.874)

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

B.6 Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci 2.398.519

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

	2020	2019	Variazione
Carburanti e lubrificanti	1.948.253	2.693.826	-745.573
Pezzi di ricambio	265.188	296.654	-31.466
Pneumatici	78.726	121.922	-43.196
Materiali di consumo	48.929	61.347	-12.418
Cancelleria e stampati	15.959	23.075	-7.116

	2020	2019	Variazione
Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	15.356	20.063	-4.707
Spese di trasporto	2.892	3.249	-357
Utensili	1.982	468	1.514
Altre materie prime	21.234	0	21.234
Totale	2.398.519	3.220.603	-822.084

B.7 Costi per servizi**2.483.058**

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

	2020	2019	Variazione
Manutenzioni su automezzi	324.419	368.026	-43.607
Compensi e contributi Amm.ri e Sindaci	162.271	152.721	9.550
Servizi di biglietteria e informazione a utenza	277.688	277.003	685
Premi di assicurazione Automezzi	320.986	300.344	20.642
Aggi di vendita TPL	68.319	141.888	-73.569
Peritali, consulenze tecniche e amministrative	163.547	152.191	11.356
Energia elettrica e forza motrice	71.548	81.939	-10.391
Spese pubblicità, inserzioni e stampati pubbl.	9.512	43.270	-33.758
Premi assicurativi diversi	54.447	55.034	-587
Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	31.540	31.482	58
Assistenza E.D.P. e assistenza servizio paghe	123.898	89.329	34.569
Spese pulizia automezzi	289.088	47.113	241.975
Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	33.232	99.680	-66.448
Manutenzioni impianti, macchinari, diverse	35.445	41.033	-5.588
Pulizia uffici	33.710	25.851	7.859
Analisi, prove e collaudi	20.120	16.623	3.497
Acqua e riscaldamento	21.313	24.320	-3.007
Spese viaggio, vitto e alloggio	6.180	21.458	-15.278
Pedaggi autostradali	19.053	24.297	-5.244
Smaltimento filtri e rifiuti speciali	10.541	3.658	6.883
Franchigie assicurative	2.375	14.856	-12.481
Spese e commissioni bancarie	15.916	24.491	-8.575
Servizi vari	200.911	106.225	94.686
Spese postali	6.711	5.344	1.367
Oneri e spese TPL	180.288	180.288	
Totale	2.483.058	2.148.176	334.882

B.8 Costi per godimento beni di terzi**550.601**

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:

	2020	2019	Variazione
Fitti passivi	334.761	294.744	40.017
Noleggi	215.840	374.532	-158.692
Totale	550.601	669.276	-118.675

B.9 Costi per il personale

9.733.241

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

	2020	2019	Variazione
Salari e stipendi	6.806.178	7.202.466	-396.288
Oneri previdenziali INPS	1.803.700	1.978.943	-175.243
Oneri INAIL	110.647	135.340	-24.693
Indennità TFR e previdenza complementare	556.817	567.528	-10.711
Altri costi del personale	455.899	688.396	-232.497
Totale	9.733.241	10.572.673	-839.432

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:

	2020	2019	Variazione
Rimborsi chilometrici	42.829	51.220	-8.391
Servizio mensa	84.958	93.126	-8.168
Corsi per la formazione	47.778	10.423	37.355
Oneri per la sicurezza	60.620	47.709	12.911
Spese per il vestiario	67.169	65.479	1.690
Altri oneri del personale	18.805	11.667	7.138
Oneri per rinnovi contrattuali	133.740	408.772	-275.032
Totale	455.899	688.396	-232.497

B.10 a. b. Ammortamenti	2.748.233
--------------------------------	------------------

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile dei cespiti oggetto di sfruttamento nella fase produttiva.

I criteri applicati sono dettagliatamente indicati nella prima parte della presente nota integrativa alla quale si rinvia.

B.10 d. Svalutazione dei crediti	99.328
---	---------------

La svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante si riferisce all'accantonamento per rischio generico effettuata al termine dell'esercizio per Euro 4.328, nonché alla svalutazione dei crediti per sanzioni ai passeggeri per Euro 95.000. 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.12 Accantonamento per rischi	1.282.550
---------------------------------------	------------------

Gli accantonamenti per rischi sono relativi a franchigie assicurative, a rimborsi per abbonamenti 2020 nonché al rischio per penal i legate al contratto di servizio con TPL. Per la loro analisi si rimanda al relativo punto della presente nota integrativa che esamina la composizione del Fondo rischi diversi.

B.14 Oneri diversi di gestione	326.834
---------------------------------------	----------------

Sono così composti:

	2020	2019	Variazione
Tasse di possesso automezzi e autovetture	66.979	67.519	-540
Spese di rappresentanza	5.560	5.022	538
Abbonamenti a giornali e riviste	10.357	9.178	1.179
Contributi associativi	34.699	35.620	-921
Imposta di bollo, tassa concess. governative	29.856	34.301	-4.445
IVA estero noleggi	974	3.121	-2.147
Diritti omologazione, revisione, collaudo	13.329	13.951	-622
Tassa smaltimento rifiuti	20.766	27.460	-6.694
Sopravvenienze passive	23.164	21.265	1.899
Minusvalenze cessione beni amm.li	266	-	266
Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	120.708	54.736	65.972
Perdite su crediti non coperte da spec. fondo	176		
Totale	326.834	272.173	54.661

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
160.282	226.500	(66.218)

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Da partecipazione	98.480	107.433	(8.953)
Proventi diversi dai precedenti	61.802	119.067	(57.265)
Totale	160.282	226.500	(66.218)

Composizione dei proventi da partecipazione

I dividendi sono rilevati nel momento in cui sorge il diritto alla riscossione dello stesso, che corrisponde al momento in cui l'assemblea della società partecipata ne ha deliberato la distribuzione. I dividendi da partecipazione indicati nella tabella sopra riportata sono costituiti per la loro totalità dai dividendi deliberati nel 2020 dalla società partecipata Autoservizi F.V.G. S.p.A. – S.A.F, ora Arriva Udine S.p.A.

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

Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	61.800	61.800
Altri proventi	2	2
Totale	61.802	61.802

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
4.808		4.808

Rivalutazioni

Descrizione	31/12/2020	Variazioni
Di partecipazioni	4.808	4.808
Totale	4.808	4.808

La rivalutazione di che trattasi rappresenta il parziale ripristino di valore della partecipazione in TPL FVG sulla base dei dati rilevati dall'ultimo bilancio depositato (31/12/2019).

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

Elementi di entità o incidenza eccezionale

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 13, C.c.)

L'esercizio chiuso al 31/12/2020 è stato principalmente condizionato dall'insorgenza della Pandemia Covid-19 nonché caratterizzato dall'inizio, in data 11/06/2020, della nuova gestione in base al contratto di servizi TPL FVG con un effetto decrementativo dei ricavi dell'esercizio nella misura di Euro 3.591.101.

Inoltre si segnala l'incidenza per Euro 1.137.000 dell'accantonamento al fondo per le penali potenzialmente derivanti dal predetto nuovo contratto di servizi TPL FVG, le quali sono tuttavia ancora al vaglio degli organi competenti.

Le ulteriori voci di cui alla seguente tabella sono relative a:

- Causa avanti la Corte di Cassazione avverso la sent. n. 56/2013 della Commissione Tributaria Regionale di Trieste, avente ad oggetto la cartella di pagamento n. 05020110002469205000 per Ires 2007, decisa sfavorevolmente per la società giusta Ord. n. 24621 del 04/11/2020;
- Ricorsi avverso silenzio rifiuto opposto dall'Agenzia delle Entrate D.P. di Gorizia avverso istanze di rimborso Ires per gli anni d'imposta 2005 e 2006, rispetto ai quali la Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia ha respinto le istanze di parte con la sentenza n. 67/2020 depositata il 14 ottobre 2020 che la società, come già visto, anche su parere conforme degli incaricati alla difesa, ha ritenuto di abbandonare;
- Crediti derivanti dalla riduzione dell'IRES dovuta per i periodi di imposta 2015, 2016, 2017, 2018 in applicazione dell'agevolazione introdotta dalla Legge di stabilità 2016, prorogata poi dalla Legge di bilancio 2017 ed infine dalla Legge di Bilancio 2018, sugli investimenti in beni strumentali nuovi effettuati a partire dal 15.10.2015, cosiddetti "superammortamenti", sorti a seguito della presentazione dei Modelli Unico-Redditi SC integrativi.

Voce di costo	Importo	Natura
Definizione Contenzioso Ires 2007	959.734	oneri per imposte. sanzioni, interessi, di es.prec.
Definizione Cont.Unico Integrativo 2006	818.621	sopravv.insuss.cred.per imposte di es.prec.
Definizione Cont.Unico Integrativo 2007	734.432	sopravv.insuss.cred.per imposte di es.prec.
Cred.per < Ires .art.1 co.91-94, 97 L.208/2015 e success.per investimenti in beni str.nuovi (superamm.ti 2015-18)	(360.757)	sopravv.attiva Ires
Totale	2.152.030	

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

Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
1.513.089	650.198	862.891

Imposte	Saldo al 31/12/2020	Saldo al 31/12/2019	Variazioni
Imposte correnti:	25.165	819.582	(794.417)

IRES		659.971	(659.971)
IRAP	25.165	159.611	(134.446)
Imposte relative a esercizi precedenti	1.917.958		1.917.958
Imposte differite (anticipate)	(430.034)	(169.384)	(260.650)
IRES	(382.175)	(166.912)	(215.263)
IRAP	(47.859)	(2.472)	(45.387)
Totale	1.513.089	650.198	862.891

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

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

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

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	39.767	
Onere fiscale teorico (%)	24	9.544
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	0	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	0	
Acc.ti a fondo rischi per franchigie ass.	7.438	
Acc.ti a fondo rischi per rimb.voucher/abbonamenti 2020	138.112	
Acc.ti a fondo rischi per penali contratto servizio TPL	1.137.000	
Acc.ti oneri rinnovo CCNL pers.dip.	133.740	
Acc.ti f.do sval.cred.per sanzioni passegg.	95.000	
Totale	1.511.290	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	0	
Plusvalenze 2016-2017-2018-2019 rateizz.	90.074	
Util.fondo rischi cred.per sanzioni passegg.	(110.335)	
Util.fondo rischi spese legali e diverse	(110.500)	
Util.fondo rischi spese TPL e franchigie	(35.938)	
Totale	(166.699)	
Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi	0	0
80% spese impiego autov.aziendali	19.137	
Amm.inded./IMU inded./Quota sp.rappr.vitto alloggio ind.	1.847	
Sopravv.inded./Altri costi inded.e/o non fisc.doc.	33.906	
Quota SSN RCA Automezzi	25.106	
95% Dividendi	(93.556)	
Credito per accise	(417.513)	
Ded.per Irap dovuta su costo pers.non dedotto	(9.500)	
Superammortamento beni strum.nuovi acq.2015-2019	(916.562)	
Proventi-Contrib-Cred.imp.beni str.nuovi 2020-Sopravv.IRAP	(52.211)	

Descrizione	Valore	Imposte
Interessi x definizione contenzioso Ires 2007	(261.119)	
Totale	(1.670.465)	
Imponibile fiscale	(286.107)	

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	10.989.796	
Compensi amministratori/collaboratori compr.oneri prev/assic	109.251	
IMU	3.295	
Totale	11.102.342	
Onere fiscale teorico (%)	3,9	432.991
Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:	0	
	(146.438)	
Spese personale iscr.B9 ded.(formazione, mensa,vestiario)	(260.525)	
Contributi accise	(417.513)	
Sopravv.attive oneri e contrib.pers.dip,2014	(126.295)	
Sopravv./Contributi Covid non tass.(sanificazione/s.Irap)	(39.075)	
Altri contributi/cred.imp. non tass.(occupazione/beni str.)	(12.328)	
Sopravv.pass .ricavi/costi non ded.Irap	19.065	
Servizi non ded.Irap	62.915	
Altri costi in ded. e/o non fisc.doc.	1.274	
Deduzioni relative al personale	(9.184.804)	
Imponibile Irap	998.618	
IRAP corrente per l'esercizio		41.942

L'imposta deve essere ridotta a Euro 25.165 per l'effetto dell'abbuono della prima rata di acconto causa Covid-19 (art. 24 del D.L.34/2020)

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

Fiscalità differita / anticipata

La fiscalità differita viene espressa dall'accantonamento effettuato nel fondo imposte per l'importo di Euro 33.488. Le imposte differite sono state calcolate secondo il criterio dell'allocatione globale, tenendo conto dell'ammontare cumulativo di tutte le differenze temporanee, sulla base delle aliquote attese nel momento in cui tali differenze temporanee si riverseranno.

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

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

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	esercizio 31 /12/2020	esercizio 31/12 /2020	esercizio 31 /12/2020	esercizio 31/12 /2020	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019	esercizio 31 /12/2019	esercizio 31/12 /2019
	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP	Ammontare delle differenze temporanee IRES	Effetto fiscale IRES	Ammontare delle differenze temporanee IRAP	Effetto fiscale IRAP
Accant.fondo rischi penalità serv.TPL	1.137.000	272.880	1.137.000	47.754				
Accant.fondo sval.cred.	60.675	14.562			62.283	14.948		
Accant.fondo sval.cred. sanzioni passeggeri	326.971	78.473			342.306	82.153		
Accant.fondo oneri contrattuali pers.dip.	607.512	145.803			473.772	113.705		
Accant.fondo rischi cause legali	10.000	2.400	10.000	420	117.092	28.102	117.092	4.918
Accant.fondo rischi legali					3.408	818		
Accant.fondo rischi franchigie assic.	13.500	3.240	13.500	567	15.000	3.600	15.000	630
Svalutazione ricambi mag.	40.500	9.720			40.500	9.720		
Svalutazione partecipazioni					36.699	8.808		
Accant.fondo rischi oneri e spese TPL					27.000	6.480	27.000	1.134
Accant.fondo rischi voucher pass.2019-2020	12.218	2.932	12.218	513				
Accant.fondo rischi rimb. abbonamenti 11-12/2020	125.894	30.215	125.894	5.287				
Totale	2.334.270	560.225	1.298.612	54.541	1.118.060	268.334	159.092	6.682
Plusvalenze rateizzate	139.530	33.488			229.606	55.106		
Totale	139.530	33.488			229.606	55.106		
Imposte differite (anticipate) nette		(526.737)		(54.541)		(213.228)		(6.682)
Perdite fiscali riportabili a nuovo	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale	Ammontare	Effetto fiscale
- dell'esercizio	286.107							
Totale	286.107							
Perdite recuperabili	286.107							
Aliquota fiscale	24	68.666						

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	IRES	IRAP
A) Differenze temporanee		
Totale differenze temporanee deducibili	2.334.270	1.298.612
Totale differenze temporanee imponibili	139.530	-
Differenze temporanee nette	(2.194.740)	(1.298.612)
B) Effetti fiscali		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(213.228)	(6.682)
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	(313.509)	(47.859)
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(526.737)	(54.541)

Dettaglio delle differenze temporanee deducibili

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES	Aliquota IRAP	Effetto fiscale IRAP
Accant.fondo rischi penalità serv.TPL	-	1.137.000	1.137.000	24,00%	272.880	4,20%	47.754
Accant.fondo sval.cred.	62.283	(1.608)	60.675	24,00%	14.562	-	-
Accant.fondo sval.cred. sanzioni passeggeri	342.306	(15.335)	326.971	24,00%	78.473	-	-
Accant.fondo oneri contrattuali pers.dip.	473.772	133.740	607.512	24,00%	145.803	-	-
Accant.fondo rischi cause legali	117.092	(107.092)	10.000	24,00%	2.400	4,20%	420
Accant.fondo rischi legali	3.408	(3.408)	-	-	-	-	-
Accant.fondo rischi franchigie assic.	15.000	(1.500)	13.500	24,00%	3.240	4,20%	567
Svalutazione mag.ricambi	40.500	-	40.500	24,00%	9.720	-	-
Svalutazione partecipazioni	36.699	(36.699)	-	-	-	-	-
Accant.fondo rischi oneri e spese TPL	27.000	(27.000)	-	-	-	-	-
Accant.fondo rischi voucher pass.2019-2020	-	12.218	12.218	24,00%	2.932	4,20%	513
Accant.fondo rischi rimb. abbonamenti 11-12/2020	-	125.894	125.894	24,00%	30.215	4,20%	5.287

Dettaglio delle differenze temporanee imponibili

Descrizione	Importo al termine dell'esercizio precedente	Variazione verificatasi nell'esercizio	Importo al termine dell'esercizio	Aliquota IRES	Effetto fiscale IRES
Plusvalenze rateizzate	229.606	(90.076)	139.530	24,00%	33.488

Informativa sulle perdite fiscali

	Esercizio corrente			Esercizio precedente
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Aliquota fiscale
Perdite fiscali				
dell'esercizio	286.107			
Totale perdite fiscali	286.107			
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	286.107	24,00%	68.666	24,00%

Sono state iscritte imposte anticipate per Euro 68.666, derivanti da perdite fiscali riportabili dell'esercizio sussistendo le condizioni richieste dai principi contabili per la contabilizzazione del beneficio fiscale futuro, in particolare la ragionevole certezza che nel futuro la società conseguirà imponibili fiscali tali da consentire l'assorbimento di tali perdite.

Nota integrativa, altre informazioni

Dati sull'occupazione

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

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

Organico	31/12/2020	31/12/2019	Variazioni
Dirigenti	1		1
Quadri	4	4	
Impiegati	21	22	(1)
Operai	190	191	(1)
Altri			
Totale	216	217	(1)

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

	Numero medio
Dirigenti	1
Quadri	4
Impiegati	21
Operai	190
Totale Dipendenti	216

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	106.909	55.362

Compensi al revisore legale o società di revisione

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

Ai sensi di legge si evidenziano i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalle società di revisione legale:

	Valore
Revisione legale dei conti annuali	20.000
Totale corrispettivi spettanti al revisore legale o alla società di revisione	20.000

Categorie di azioni emesse dalla società

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

Azioni/Quote	Numero	Valore nominale in Euro
Azioni Ordinarie	10.000	516,66
Azioni Privilegiate		
Azioni A Voto limitato		
Azioni Prest. Accessorie		
Azioni Godimento		
Azioni A Favore prestatori di lavoro		
Azioni senza diritto di voto		
ALTRE		
Quote		
Totale	10.000	

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

Si ricorda che nell'esercizio in approvazione sono state acquistate n. 01 azioni proprie al valore di Euro 4.500 contro un nominale di Euro 516.

In conformità alle disposizioni di legge, la percentuale è nel limite fissato dagli articoli 2357 e 2357 bis del Codice civile ed è stata costituita apposita riserva indisponibile di pari importo.

Impegni, garanzie e passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale

In conformità con quanto disposto dall'art. 2427, primo comma, n. 9) del codice civile, si forniscono le seguenti informazioni in merito agli impegni, alle garanzie e alle passività potenziali non risultanti dallo stato patrimoniale.

Ai sensi dell'art.14 del Regolamento della società consortile, APT Gorizia è impegnata nei confronti di TPL FVG a farsi carico di sanzioni, danni ed inadempimenti derivanti da propria responsabilità, nei limiti previsti dalla Polizza fidejussoria stipulata dalla consortile con Itas Mutua fino al 31/12/2029, avente come beneficiario la Regione Autonoma FVG – Dir.Centr.Infrastr. e Territorio, per la somma garantita di Euro 4.372.324, e dalla allegata “Pattuizione speciale” con cui le consociate, ciascuna per la propria quota del 25%, si sono impegnate in solido.

Informazioni sulle operazioni con parti correlate

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

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, sia a finanziamenti erogati alla partecipata per le proprie attività di investimento. Con riferimento a questi ultimi, si evidenzia che trattasi di finanziamenti infruttiferi

di interessi, concessi per un importo complessivo pari a Euro 780.292, dei quali Euro 115.000 sono stati erogati nel corso dell'esercizio 2020. Gli stessi, a seguito della concessa proroga nei termini di restituzione, richiesta dalla collegata nel corso del mese di novembre 2020, hanno scadenza entro il 31.12.2021.

Le operazioni rilevanti con parti correlate realizzate dalla società, aventi natura commerciale, sono state concluse a condizioni normali di mercato.

Informazioni sugli accordi non risultanti dallo stato patrimoniale

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

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

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

Non si registrano fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio di effetto patrimoniale, finanziario ed economico significativo, salvo segnalare il contenzioso avviato in data 11 maggio 2021 con la Regione FVG, mediante decreto ingiuntivo della somma di Euro 1.956.966, oltre gli interessi di legge, relativo alla liquidazione dei contributi statali, erogati per il tramite regionale, previsti a sostegno degli oneri per i rinnovi contrattuali di categoria avvenuti nel periodo 2002-2007, rispetto a cui la Regione FVG in data 11 dicembre 2019, difformemente da tutti gli impegni formalmente assunti e dai provvedimenti posti in essere, ha provveduto a comunicare che, in seguito ad approfondimenti economico giuridici, l'Ufficio non riteneva di dover procedere ad ulteriori erogazioni sia in relazione alle attività pregresse che a periodi futuri. L'azienda, pertanto, a seguito del parere ottenuto dall'avv. Bitetti dello Studio Malena e Associati, ha deciso per l'avvio del contenzioso.

Allo stato attuale della vicenda ancora non conclusa e stante le azioni anche legali verso la Regione di Arriva Udine e Trieste Trasporti, si è deciso di operare in continuità con gli esercizi precedenti non inserendo alcuna posta attiva relativa a tali contributi nel bilancio.

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

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

Norma della misura	ART. 2 CCNL siglato il 20.12.2003 – art. 23 L. 27.02.2004 N. 47
Titolo della misura	Finanziamento del rinnovo contrattuale per il settore del trasporto pubblico locale
Autorità concedente	Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Data concessione	01/04/2020
Atto di concessione	M_INF.TPL.REGISTRO DECRETI.R0000093.01-04-2020;
Importo	328.356 € per le annualità 2018 (conguaglio) e 2019
Data erogazione	15/04/2020

Norma della misura	Legge 23/12/2005, n. 266, art. 1, comma 273
Titolo della misura	Rimborso maggiori oneri sostenuti per trattamenti aggiuntivi, rispetto a quelli erogati dall'Inps, delle indennità di malattia relativa all'anno 2014
Autorità concedente	Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali di concerto con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, tramite l'INPS
Data concessione	17.09.2020
Atto di concessione	Decr.interministeriale reg.Corte dei conti 24.11.2020 n.2251
Importo	126.295 €
Data erogazione	

Norma della misura	Legge n. 38/2001, art. 8 – L.R. n. 33/2015, art. 3, commi 15-17
Titolo della misura	Progetto relativo all'utilizzo della lingua slovena
Autorità concedente	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Data concessione	23.09.2019
Atto di concessione	Decreto Dir. Centr. Aut. Loc. Funz. Pubbl. Sicur. E pol. Dell'immigr. Prot. 0019017/P/2019;
Importo	12.400 €
Data erogazione	11.12.2020
Norma della misura	Legge Regionale 9 agosto 2005 n.18
Titolo della misura	Progetto Fondo Regionale Disabili
Autorità concedente	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Data concessione	06.10.2020
Atto di concessione	n.20951
Importo	12.000 €
Data erogazione	

Norma della misura	DL. 34/2020
Titolo della misura	Ristori emergenza Covid-19
Autorità concedente	Stato Italiano
Importo	483.594 €
Data erogazione	14/10/2020

Norma della misura	DL. 34/2020
Titolo della misura	Crediti d'imposta sanificazioni e DPI
Autorità concedente	Stato Italiano
Importo	28.297 €
Data erogazione	31/12/2020

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si propone all'assemblea la copertura della perdita subita di Euro 1.473.322 mediante utilizzo degli utili riportati a nuovo e della riserva straordinaria.

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

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

Il Presidente del Consiglio di amministrazione
Caterina Belletti

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 31/12/2020

Signori Soci, Signori Azionisti, nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2020; 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 negativo sia per quanto concerne la gestione caratteristica che nel suo complesso, per alcuni eventi di carattere straordinario come evidenziato dal bilancio d'esercizio.

Approvazione del bilancio d'esercizio

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

Fatti di particolare rilievo

L'anno 2020 ha visto la prosecuzione dei servizi collegati al precedente contratto tra Regione FVG ed APT fino al 30 aprile, prorogato poi con due distinti provvedimenti fino al 10 giugno 2020 in ragione dell'emergenza pandemica in atto. In data 11 giugno ha effettivamente preso l'avvio il nuovo "Contratto di servizio per la gestione dei servizi di

trasporto pubblico locale di persone automobilistico, urbano ed extraurbano, tranviario e marittimo di competenza della Regione Autonoma FVG" firmato in data 15 novembre 2019 tra Regione FVG e TPL FVG Scarl. Il contratto prevede lo svolgimento, attraverso le aziende consorziate, di servizi urbani ed extraurbani per un totale di 43.366.308 km annui comprensivi di 151.500 km di funicolare; inoltre, è previsto anche lo svolgimento del servizio marittimo per un totale di 51.800 miglia. La durata del contratto è decennale con facoltà da parte della Regione FVG di richiedere una proroga per ulteriori cinque anni. Il corrispettivo annuo è pari a 120.179.459,40 Euro IVA inclusa mentre si prevedono per i servizi aggiuntivi che la Regione dovesse richiedere in ambito urbano ed extraurbano un corrispettivo pari a 0,66 €/km e 0,44 €/km.

Da febbraio 2020, l'anno è stato caratterizzato dall'emergenza Covid-19. Sin dal primo DPCM 11 marzo 2020 e con i contestuali poteri forniti alle Regioni di modificare tra gli altri anche i servizi dei trasporti locali, l'azienda ha saputo affrontare in tempo reale tutte le richieste provenienti dalle Autorità nazionali e locali che di volta in volta hanno ridimensionato o cambiato le capacità di portata degli automezzi o gli orari e le frequenze di esercizio. Sono stati attivati tutti i protocolli di sicurezza sia in ambito uffici che sui mezzi in servizio fissando delle procedure interne più restrittive della normativa vigente in tema di tracciamento dei potenziali contagi che hanno consentito di contenere in maniera efficace il rischio contagi; tali azioni in accordo con le RLS e le OOSS che hanno partecipato attivamente alla formazione delle procedure e contribuito all'informazione in ambito aziendale e dell'utenza.

Dal primo DPCM si sono susseguiti numerosi interventi legislativi, DPCM, D.L., Ordinanze della Regione FVG. Per ricordare i più significativi:

il D.L. 18/2020 (cura Italia) che tra i provvedimenti a favore del trasporto pubblico locale e regionale e scolastico contiene anche la impossibilità per gli enti affidanti di applicare, anche se contrattualmente previste, decurtazioni di corrispettivo, sanzioni o penali in ragione delle minori corse o percorrenze effettuate dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020;

il D.L. 34/2020 (decreto rilancio), il D.L. 104/2020 (decreto agosto) e il D.L. 137/2020 (decreto ristori), destinati allo stanziamento di risorse a favore del trasporto pubblico che in parte sono già state erogate; inoltre nel D.L. 34 è stato introdotto anche il diritto al rimborso dei titoli di viaggio per alcune categorie di utenti;

le Ordinanze del Presidente della Regione FVG che si sono susseguite ed erano indirizzate alla riduzione della frequenza di passaggio dei mezzi mediante applicazione dell'orario estivo, il carico a bordo del 50% della capienza massima poi cambiato nei mesi in funzione del diverso grado di pandemia in corso.

Nonostante le difficoltà evidenti l'azienda ha proseguito la propria attività di trasporto pubblico e scolastico.

E' stato stipulato un nuovo contratto quadriennale con la Fincantieri per i servizi all'interno ed all'esterno dello stabilimento di Monfalcone.

L'attivazione del nuovo Contratto di servizio prevede anche la messa in opera di strumenti informativi a favore dell'utenza che sono stati e saranno implementati secondo il cronoprogramma previsto: nuovo sito web, nuova applicazione che permette la programmazione e gestione del viaggio, paline intelligenti a messaggio variabile, monitor di bordo e altri sistemi che saranno progressivamente messi a disposizione dell'utenza.

E' stata acquistata la sede di Monfalcone in via Marcelliana, precedentemente sotto contratto di locazione, per un importo di Euro 400.000,00 + IVA. L'acquisto era contemplato tra gli obblighi di gara per l'affidamento del nuovo contratto di servizio.

Quadro normativo di riferimento

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

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

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

A partire dal 11 giugno 2020 il riferimento di natura contrattuale è costituito dal nuovo contratto sottoscritto dalla Regione e da TPL FVG Scarl, società trasformata in consortile in data 9 febbraio 2009 dalle 4 società regionali titolari del servizio di trasporto pubblico locale al fine di partecipare all'appalto per la fornitura decennale del servizio effettivamente iniziato in data 11.6.2020, in data 15 novembre 2020, unitamente agli obblighi di servizio stabiliti dal disciplinare di gara.

Va evidenziato che all'atto della trasformazione in società consortile il 9 febbraio 2009 i soci sottoscrivevano un regolamento per il funzionamento della scarl e coevi patti parasociali. Il nuovo Cda di Apt sin dal primo Consiglio affrontava il problema della sperequazione in danno di APT delle regole anteatte e, inoltre, segnalava la necessità di dover ripiperimetrare le spese che le singole società erano obbligate a corrispondere alla scarl per la sua gestione ordinaria. A dicembre 2020 si è proceduto alla revisione del regolamento tra i consorziati TPL che ha sancito una diversa partecipazione ai costi della Scarl tra le aziende consorziate.

E' proseguita la sperimentazione dell'agevolazione per l'acquisto di abbonamenti annuali scolastici a favore degli studenti residenti in Friuli Venezia Giulia che utilizzano i servizi del TPL; per l'anno scolastico 2020-2021 a tale agevolazione si è affiancata anche la possibilità di utilizzo dei vouchers emessi a favore di quegli utenti che non avevano potuto utilizzare il TPL durante la prima fase di lock-down.

Attività di direzione e coordinamento

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

Situazione patrimoniale e finanziaria

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

(unità di euro)						
Dati patrimoniali e finanziari	31/12/2020	%	31/12/2019	%	Variazione	Variaz. %
<i>Capitale circolante netto:</i>						
Rimanenze di materie prime e prodotti	249.961	1,6%	274.951	1,8%	-24.990	-9,1%
Crediti commerciali	796.132	5,2%	2.352.891	15,1%	-1.556.759	-66,2%
Crediti diversi	5.493.801	35,7%	3.702.662	23,8%	1.791.139	48,4%
Debiti commerciali	-1.266.735	-8,2%	-1.167.956	-7,5%	-98.779	8,5%
Debiti diversi	-2.816.817	-18,3%	-1.738.356	-11,2%	-1.078.461	62,0%
Ratei e risconti attivi (passivi)	-849.504	-5,5%	-853.608	-5,5%	4.104	-0,5%
Capitale Circolante Netto	1.606.838	10,4%	2.570.584	16,5%	-963.746	-37,5%
<i>Capitale immobilizzato:</i>						
Immobilizzazioni materiali	15.139.135	98,4%	13.644.431	87,7%	1.494.704	11,0%

Immobilizzazioni immateriali	70.282	0,5%	69.861	0,4%	421	0,6%
Immobilizzazioni finanziarie	1.996.517	13,0%	1.993.548	12,8%	2.969	0,1%
Capitale Immobilizzato	17.205.934	111,9%	15.707.840	100,9	1.498.094	9,5%
Fondi rischi ed oneri e T.F.R.	-3.432.006	-22,3%	-2.714.565	-17,4%	-717.441	26,4%
CAPITALE INVESTITO NETTO	15.380.766	100,0%	15.563.859	100,0%	-183.093	-1,2%
Patrimonio Netto	32.126.423	208,9%	33.869.735	217,6%	-1.743.312	-5,1%
<i>Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva):</i>						
Disponibilità liquide	-16.746.554	-108,9%	-18.308.438	-117,6%	1.561.884	-8,5%
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0		0			
Debiti verso banche e finanziatori a breve	897	0,0%	2.562	0,0%	-1.655	-65%
Indebitamento finanziario / (Posizione finanziaria netta positiva) a breve	-16.745.657	-108,9%	-18.305.876	-117,6%	1.560.219	-8,5%
Debiti verso banche e finanziatori a medio/lungo	0		0			
Indebitamento netto a medio/lungo	0		0			
Totale Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva)	-16.745.657	-108,9%	-18.305.876	-117,6%	1.560.219	-8,5%
FONTI DI FINANZIAMENTO	15.380.766	100,0%	15.563.859	100%	-183.093	-1,2%

Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Alla data di chiusura dell'esercizio il Capitale Circolante Netto ammontava a complessivi € 1.606.838, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € 2.570.584, con un decremento complessivo pari ad € 963.746.

I crediti a breve termine ¹ registrano un incremento del 37,7%, passando da € 3.837.732 a € 5.284.094.

Il decremento registrato nelle rimanenze finali, che passano da € 274.951 a € 249.961, riflette le dinamiche aziendali.

La parte investimenti ha registrato un decremento netto di € 537.781 ascrivibile al ciclo di rinnovo, utilizzo e conseguente ammortamento dei beni strumentali, principalmente rappresentato da nuovi autobus per il trasporto pubblico locale, cui si è affiancata la rivalutazione dei beni d'impresa, attuata in applicazione dell'articolo 110 del D.L. n. 104/2021, la quale ha riguardato il parco automezzi acquistati dal 2010 al 2016, con un effetto al lordo dell'imposta sostituiva pari ad € 2.032.485.

Il valore rivalutato iscritto nell'attivo patrimoniale non eccede quello effettivamente attribuibile predetti ai beni.

Il capitale investito netto alla data di chiusura dell'esercizio 2020 registra di conseguenza un decremento complessivo rispetto all'esercizio precedente nella misura di € 183.093; nell'ambito di tale dinamica l'incremento degli investimenti netti complessivi è stato finanziato integralmente attingendo alle disponibilità liquide, che variano da € 18.308.438 a € 16.746.554.

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che le disponibilità liquide subiscono un decremento così come il Patrimonio Netto.

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

In particolare, l'importo dei debiti verso banche e finanziatori a breve termine risulta pari ad € 897 alla fine dell'esercizio 2020, contro un saldo passivo di € 1.206 alla fine del 2019.

La società non ha posizioni bancarie passive a medio lungo termine.

In relazione alla voce B.3 - Fondi per rischi ed oneri, si è verificato un incremento complessivo netto pari ad € 947.274 nel corso dell'esercizio 2020, generato pressoché integralmente dal Fondo rischi stanziato per le potenziali penali derivanti dal Contratto di servizi TPL entrato in vigore l'11 giugno 2020, nonché da nuovi stanziamenti a fronte di accantonamenti al Fondo Rinnovo CCNL, corrispondente alla previsione di oneri potenzialmente rivenienti da maggiori indennità per i giorni feriali fruiti dai dipendenti in base alla giurisprudenza comunitaria e nazionale, e dallo stanziamento per rischi rimborso abbonamenti.

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 € 229.833.

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

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

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

Struttura finanziaria:	31/12/2020	31/12/2019
• Indice di indebitamento: (<i>PFN/Patrimonio netto</i>)	- 0,52	- 0,54
• Indice di copertura primario: (<i>Patrimonio Netto/Capitale immob.</i>)	1,87	2,16

L'indice di indebitamento segnala la solidità finanziaria dell'impresa e il suo grado di indipendenza rispetto ai terzi finanziatori. Quanto è minore questo indicatore, tanto più è elevata la solidità finanziaria dell'impresa; nel caso specifico l'indice è addirittura minore di zero (stabile rispetto al precedente esercizio), 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; esso è leggermente calato in ragione della perdita d'esercizio verificatasi nell'esercizio ma rimane positivo.

Situazione economica

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

	31.12.2020	%	31.12.2019	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
Ricavi delle vendite	17.585.406	100%	21.176.507	100%	-3.591.101	-16,96%
Altri ricavi e proventi	1.936.625	11,1%	1.743.064	8,23%	193.561	11,10%
Valore della produzione	19.522.031	111,01%	22.919.571	108,23%	-3.397.540	-14,82%
Consumi di materie prime	(2.423.509)	13,78%	(3.229.15)	15,25%	-805.606	-24,95%
Altri costi operativi	(3.033.659)	17,25%	(2.817.452)	13,30%	216.207	7,67%
Costo del personale	(9.733.241)	55,35%	(10.572.673)	49,93%	-839.432	-7,94%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(1.381.878)	7,86%	(413.238)	1,95%	968.640	234,40%
Oneri diversi di gestione	(326.834)	1,86%	(272.173)	1,29%	54.661	20,08%
EBITDA*	2.622.910	14,92%	5.614.920	26,51%	-405.530	-2,34%
Ammortamenti e svalutazioni delle immobilizzazioni	(2.748.233)	15,63%	(2.705.577)	12,78%	42.656	1,58%
EBIT	-125.323	-0,71%	2.909.343	13,74%	-3.034.666	-104,31%
Proventi e (oneri) finanziari	160.282	0,91%	226.500	1,07%	-66.218	-29,24%
Rettifica di valore att./pass. finanz.	4.808	0,03%	0	0,00%	4.808	100,00%
EBT	39.767	0,23%	3.135.843	14,81%	-3.096.076	-98,73%
Imposte sul reddito	-1.513.089	-8,60%	(650.198)	-3,07%	-862.891	132,71%
Risultato d'esercizio	-1.473.322	-8,38%	2.485.645	11,74%	-3.958.968	-159,27%

*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.

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

<i>Risultati delle singole gestioni</i>	<i>Esercizio 2020</i>	<i>Esercizio 2019</i>
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	-125.323	2.909.343
Totale proventi e oneri finanziari	160.282	226.500
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	4.808	0
Risultato prima delle imposte	39.767	3.135.843
Imposte sul reddito dell'esercizio	-1.513.089	650.198
Utile/Perdita dell'esercizio	-1.473.322	2.485.645

Come si può osservare, la gestione caratteristica ha registrato per l'anno 2020 un risultato negativo, dovuto agli effetti della crisi pandemica e agli altri eventi di natura straordinaria verificatisi nell'esercizio: la differenza tra valore e costi della produzione è pari a - € 125.323, contro € 2.909.343 dell'esercizio 2019.

Il decremento dell'utile della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2019 è dovuto da un lato al decremento del valore della produzione (- € 3.397.540), al quale si contrappone una diminuzione anche dei costi della produzione (- € 362.874); si registra in particolare una variazione negativa dei ricavi per prestazioni di servizi pari a - € 3.591.101 e un aumento degli altri ricavi e proventi per € 193.561.

Con riguardo alla voce Altri ricavi, va rilevato che a partire dal 2019, rispetto alla prassi seguita nei precedenti esercizi, si è ritenuto di esporre in bilancio le somme pretese dagli utenti e le sanzioni irrogate nei confronti dei medesimi in relazione alle violazioni del Regolamento di Vettura ovvero per l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico senza il prescritto titolo di viaggio o in maniera irregolare, materia regolata dall'art. 35 della L.R. FVG n. 23/2007; somme le quali, giusta la normativa regolante la materia, rientrano nella categoria dei ricavi aziendali essendo per legge devolute all'affidatario che gestisce il servizio. Tale posta, oggetto di una svalutazione pressoché integrale nel primo esercizio d'iscrizione, viene iscritta nella voce B10 del Conto economico sulla base delle analisi svolte dagli uffici interni competenti.

Si evidenzia, in particolare per i costi della produzione, il decremento registrato nei costi per materie prime, sussidiarie e di consumo, che diminuiscono di - € 822.084 complessivi così come i costi del personale (- € 839.432), la flessione nei costi per godimento di beni di terzi (- € 118.675) e la crescita degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, che aumentano di € 38.207 in relazione al maggior valore da ammortizzare per gli autobus acquistati nell'esercizio. Va inoltre evidenziato l'incremento degli accantonamenti a fondi rischi, principalmente inciso dalle le penali potenzialmente ascrivibili al contratto di servizi TPL entrato in vigore l'11 giugno 2020

Anche per l'esercizio 2019 il risultato della gestione finanziaria assume valori positivi (€ 160.282), pur registrando un decremento rispetto all'esercizio precedente (- € 66.218).

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore marginalmente positivo (€ 39.767) rispetto al margine dell'attività operativa (- € 125.323).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore negativo pari a - € 1.473.322.

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

DESCRIZIONE	ANNO 2020	ANNO 2019	ANNO 2018
- Introito da contratto di servizio TPL	14.111.454	15.242.541	15.105.237
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.492.986	1.869.342	1.919.548
- Incasso biglietti linee extraurbano	573.430	1.303.839	1.299.440
- Incasso biglietti urbano	292.184	587.219	512.545
- Incasso abbonamenti urbano	246.060	346.051	326.453
- Servizi aggiuntivi TPL	86.730	103.676	160.926
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	-	691	791
- Introito contr. serv. TPL Mare	58.221	-	-
- Incasso biglietti marittimo	62.466	181.616	175.691
- Incasso abbonamenti marittimo	945	3.997	3.284
- Servizi scolastici e diversi	277.478	421.062	298.075
- Turismo Italia	155.777	1.031.727	878.126
- Turismo estero	4.600	74.837	72.540
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	2.589	9.909	9.941
- Servizi TPL c/terzi - Arriva	32.243	-	-

- Servizi industria Fincantieri	183.061	-	-
- Servizi P.A. Monfalcone	5.182	-	-
Totale ricavi per prestazioni di servizi	17.585.406	21.176.507	20.762.597

Principali indicatori della situazione economica

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

Descrizione	31/12/2020	31/12/2019
• R.O.E. (Risultato Netto/Patrimonio Netto)	-4,6%	7,3%
• R.O.I. (Reddito Operativo/Attività Nette)	-0,3%	7,2%
• E.B.I.T. (risultato prima delle imposte)	39.767	3.135.843

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

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

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

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2020 sono esposti in sintesi, al costo storico per gli investimenti e al valore contabile netto per i disinvestimenti, nel prospetto che segue:

DESCRIZIONE	INVESTIMENTI LORDI	RICLASSIFICHE
Costruzioni leggere urbano	-	
Costruzioni leggere extraurbano	-	
Fabbricato industriale	13.998	
Fabbricato uso direzionale (sede) e Monfalcone	560.261	
Impianti aria condizionata	2.650	
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	23.650	
Impianto di sicurezza TPL extraurbano	-	
Impianto di sicurezza TPL urbano	-	
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	10.770	
Attrezzi e utensili TPL urbano	-	
Attrezzature specifiche extraurbano	53.960	
Attrezzature specifiche urbano	33.512	
Attrezzature specifiche noleggio	-	
Materiale rotabile TPL extraurbano	1.052.500	
Materiale rotabile TPL urbano	-	
Materiale rotabile TPL noleggio	-	
Mobili e arredi TPL extraurbano	5.160	
Mobili e arredi TPL urbano	-	
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	49.241	
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano	-	
Autovetture e motocicli TPL extraurbano	-	
Automezzi TPL extraurbano	-	
Immobilizzazioni in corso e acconti	514.214	
TOTALI	2.319.916	

Informazioni ex art 2428 C.C.

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

Principali rischi e incertezze a cui è esposta la società

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

Le ulteriori situazioni di rischio di carattere finanziario sono circoscritte alle possibili perdite su crediti che, nell'ambito dei crediti iscritti a bilancio e riguardanti per la gran parte i rapporti con le Pubbliche Amministrazioni e gli Enti Locali, sono state adeguatamente rappresentate nello Stato Patrimoniale e nella Nota Integrativa, attraverso l'iscrizione del Fondo Svalutazione Crediti per un importo commisurato all'entità del rischio, valutato sia in termini specifici che in termini generici. In particolare va richiamata la problematica relativa al recupero dei crediti derivanti dalle sanzioni comminate all'utenza che viola il regolamento di vettura. Sono stati inseriti a bilancio l'ammontare di tali crediti e in considerazione dell'elevatissimo grado di insolvenza delle posizioni di che trattasi riscontrato storicamente dalla

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

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

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

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

Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi del gasolio per autotrazione, a fronte di un anno sostanzialmente stabile dovuto alla pandemia, con il graduale ritorno alla normalità auspicato per l'anno in corso, potrebbero verificarsi sensibili variazioni sul costo della materia prima; la nostra azienda, per quanto possibile, tenta di arginare l'andamento altalenante del costo dei carburanti, mediante ricorso a procedure competitive per l'individuazione dei fornitori, anche assieme alle altre aziende regionali.

Sul fronte del costo più significativo, quello relativo al personale, da segnalare l'avvio della contrattazione integrativa, considerato l'avvio del nuovo contratto di servizio, con l'obiettivo di giungere alla definizione di un premio biennale che contenga oltre ad una parte fissa anche gli elementi variabili commisurabili alle attività espletate e risultati ottenuti.

Da segnalare il contenzioso avviato con la Regione FVG e relativo alla liquidazione dei contributi statali di cui sarà dato dettagliato riscontro nei fatti di rilievo accaduti dopo la chiusura dell'esercizio della nota integrativa, erogati per il tramite regionale, previsti a sostegno degli oneri per i rinnovi contrattuali di categoria avvenuti nel periodo 2002-2007 e che la Regione FVG in data 11 dicembre 2019, difformemente a tutti gli impegni formalmente assunti ed ai provvedimenti posti in essere, ha provveduto a comunicare che, in seguito ad approfondimenti economico giuridici, l'Ufficio non riteneva di dover procedere ad ulteriori erogazioni sia in relazione alle attività pregresse che a periodi futuri. L'azienda pertanto, a seguito del parere ottenuto dall'avv. Bitetti dello Studio Malena e Associati, ha deciso per l'avvio del contenzioso.

Allo stato attuale della vicenda ancora non conclusa e stante le azioni anche legali verso la Regione di Arriva Udine e Trieste Trasporti, si è deciso di operare in continuità con gli esercizi precedenti non inserendo alcuna posta attiva relativa a tali contributi nel bilancio.

L'anno 2020 si concludeva con la pubblicazione di due pronunce, una della Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia – Sentenza 67/2020 dep. 14.10.2020 - l'altra della Corte di Cassazione – Ordinanza del 26.02.2020 e 4.11.2020 n. 24621/20 -, con le quali, in distonia con i pregressi orientamenti, si registrava la soccombenza di APT avverso l'Agenzia delle Entrate.

La prima sentenza della Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia depositata a ottobre 2020 e relativa alla richiesta di rimborso per i periodi di imposta 2005 e 2006 dava esito negativo. Successivamente a novembre 2020 veniva depositata l'Ordinanza con la quale la Corte di Cassazione accoglieva il ricorso della Agenzia delle Entrate relativamente alla cosiddetta "moratoria fiscale". La pronuncia ribaltava due sentenze (Commissione Tributaria Provinciale e Regionale) che avevano, invece, con tono unanime accolto i ricorsi di APT.

Trattasi di un unicum sia per forma che per contenuti (la sentenza affrontava anche argomenti di merito e non solo di legittimità) del tutto impreveduto e che comporta un debito complessivo di oltre 2 milioni di euro; in dettaglio gli importi relativi alla sentenza della C.T. di Gorizia sono pari a Euro 876.687 per l'anno d'imposta 2005 e Euro 734.432 per l'anno d'imposta 2006. Mentre la sentenza della Corte di Cassazione ha riconosciuto all'Agenzia delle Entrate un credito Ires per l'anno d'imposta 2007 pari a Euro 537.396, cui aggiungere sanzioni per Euro 161.219 e interessi stimati al 31/12/2020 per Euro 261.119.

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

Principali indicatori non finanziari

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

Informativa sull'ambiente

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

Informazioni sulla gestione del personale

Il numero dei dipendenti al 31 dicembre del 2020 era pari a 218, di una unità superiore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; si evidenzia che al 31/12/2020 sei dipendenti sono assunti con contratto part-time. Nel corso dell'anno 2020 sono state registrate sei cessazioni di lavoro per pensionamento.

La composizione dell'organico al 31/12/2020 risulta così determinata:

	2020	2019	2018	2017	2016
Personale di movimento:					
Personale di guida	176	180	181	176	172
Controllori, verificatori, esattori	3	2	2	2	3
Manutenzione e servizi generali:					
Dirigenti	1	0	0	0	0
Funzionari e impiegati	25	25	25	22	24
Addetti all'officina	13	10	10	11	11
Totale addetti	218	217	218	211	210

Il dato relativo alla presenza media per l'anno 2020 evidenzia un totale di 215,83 unità.

Come noto, a seguito dell'emergenza sanitaria determinata dal Covid-19, si sono susseguiti diversi decreti attuativi, con i quali si disponevano divieti di spostamento e di conseguenza anche il trasporto pubblico ha subito pesanti

riflessi. Nei mesi di aprile, maggio e giugno 2020 si è provveduto, per i motivi di cui sopra che hanno determinato una parziale riduzione dei servizi, ad accedere al Fondo Bilaterale di Solidarietà per i dipendenti che svolgono servizi di trasporto pubblico autofiloferrotranviario per un totale di 17.343,35 ore utilizzate.

Conseguentemente all'impossibilità di dar seguito alle selezioni di personale già bandite e programmate a causa del blocco temporaneo delle procedure di concorso sia pubblico che privato, è risultato necessario nel corso del 2020 ricorrere alla selezione del personale anche per il tramite di Agenzia di selezione e somministrazione, con la quale sono stati successivamente stipulati contratti di somministrazione di lavoratori sia con qualifica di operatore di esercizio sia impiegatizia per far fronte alle esigenze contingenti. Alla data del 31/12/2020 erano presenti nell'organico della società n. 2 operatori esercizio e n.3 impiegati.

L'incremento maggiormente significativo di personale è da rinvenire nelle 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. Tale servizio nel corso del 2020 ha subito un periodo di sospensione dal 12 marzo con la ripresa delle corse interne allo stabilimento a partire dal 01 settembre.

Alla voce sui tassi di assenza, si rileva come le assenze per giornate non lavorate con causale di malattia, infortunio o per altri permessi richiesti dai lavoratori risultano pari a 5.136 giornate su 64.736 giornate lavorabili. L'azienda continuerà ad impegnarsi a ridurre il dato attivandosi con le leve a sua disposizione e con la collaborazione dei lavoratori, in particolare introducendo per quanto possibile elementi variabili nella contrattazione aziendale che premiano in maniera prevalente l'elemento della presenza.

Il tema dei rapporti industriali richiede una particolare attenzione, nel 2020 si sono registrati due eventi di sciopero per complessive 31,14 ore di adesione. Le mancate percorrenze per tali ragioni si attestano in km 128,19 per i servizi urbani e 634,78 per quelli extraurbani.

Anche per quest'esercizio è necessario sottolineare che le ragioni dello sciopero sono 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'impresa efficace è cosciente che una grande parte del valore e della redditività viene dalle persone che ne fanno parte, dalle loro competenze, dalle loro esperienze e dalla loro motivazione. Apparentemente quindi, la formazione aziendale non fornisce qualcosa di tangibile, ma ha la capacità di lavorare sulle persone in maniera tale da renderle autonome, fiduciose nei propri mezzi, proattive e padrone del proprio cammino professionale. In questo senso dunque, la formazione consente incremento della produttività, maggiore competitività e ottimizzazione della organizzazione interna, laddove in particolare lo sviluppo di soft skills, l'apprendimento di nuove dinamiche di gestione e la specializzazione del proprio ruolo consentono un miglioramento di tutti i processi aziendali.

Anche per il 2020, seppur con una flessione in termini di monte ore erogato a causa della pandemia, la formazione continua professionale (Continuing Vocational Training) ha avuto il suo sviluppo in APT, sia in termini di corsi d'aula (virtuale) che di training on the job e work based. Le attività sono state pianificate e realizzate secondo una consolidata procedura che prevede:

- analisi dei bisogni formativi, svolta in modo continuativo durante tutto l'anno
- progettazione e gestione dei percorsi di formazione (anche demandate a consulenti esterni) con l'utilizzo delle metodologie più appropriate
- erogazione delle attività formative
- valutazione del gradimento, dell'apprendimento e, quando possibile, dell'impatto e dei risultati

Il processo di pianificazione ha coinvolto, in stretta relazione con il SGI, la Direzione Generale e l'ufficio proposto, con la collaborazione del Responsabile di Segreteria di Presidenza e Direzione per la parte operativa e di realizzazione. Si

sottolinea che nel secondo semestre del 2020 si è avuto un subentro nella funzione Responsabile Risorse Umane causa quiescenza, che tuttavia non ha influito sul processo di aggiornamento del personale.

Nel 2020 l'emergenza Coronavirus ha comportato profondi cambiamenti in tutte le organizzazioni aziendali. La trasformazione digitale nei contesti lavorativi è stata una delle principali svolte innescate dalla Pandemia da Covid-19, e ha comportato la necessità di aggiornare le tradizionali forme di training, solitamente face-to face, che necessariamente, anche per APT è stata convertita, laddove possibile, in un apprendimento più digitale e interattivo. Come ovvio ciò non ha interessato eventuali training on the job del settore manutentivo (ovvero eventuali aggiornamenti pratici in termini di utilizzo di strumentazioni) piuttosto che nell'affiancamento in guida o trasmissione di procedure e istruzioni operative aziendali ai neo assunti, laddove ci sono stati inserimenti pre COVID e nel lasso temporale di attenuazione dell'emergenza sanitaria.

Si precisa che, per la formazione obbligatoria relativa alla sicurezza, sono state privilegiate le piattaforme specialistiche per l'apprendimento (Collaborative Learning) e le piattaforme LMS con la scelta a catalogo; per la partecipazione a corsi e seminari scelti sulla base di esigenze contestuali, la modalità è stata quella delle Virtual Classrooms Training previste dall'ente/associazione erogatore.

Anche l'aggiornamento obbligatorio ha subito, sulla scorta del prolungamento della validità delle attestazioni acquisite normata dai decreti emergenziali, una flessione in termini di fruizione formativa, in particolare nelle mensilità del lockdown.

Gli interventi formativi di APT nel corso del 2020 sono riconducibili alle consuete macro aree individuate a monte della pianificazione:

- la **formazione obbligatoria**

Salute e Sicurezza (D. Lgs 81/08 e s.m.i. e Accordo Stato/Regioni del 2019)

<i>Tipologia formativa</i>	<i>Ore corso erogate</i>	<i>Nr. operatori</i>
Formazione generale*	14	5 operatori
Formazione specifica* (include integrazioni e aggiornamenti)	27	14 operatori
Formazione tecnica – formazione utilizzo carrelli elevatori	14	4 operatori
Formazione tecnica – aggiornamento utilizzo carrelli elevatori	5	3 operatore
Gestione delle emergenze – Aggiornamento Primo Soccorso	6	3 operatori
Formazione specifica per cambio mansione*	1	1 operatori
Formazione tecnica – addestramento lavori in quota	8	3 operatori
Aggiornamento RLS	8	3 operatori

* la formazione è stata erogata, previa analisi del pregresso di ogni operatore, dal RSPP Ing. Giulio Salateo abilitato a un tanto per un totale di 15 ore

Trasparenza e Anticorruzione

APT SpA, secondo il D.Lgs. 175/2016 all'art. 2, co.1 lett. n), si configura come società a partecipazione pubblica. Pertanto, come previsto dalla delibera ANAC 1134 del 2017 le società soltanto partecipate non sono prese in considerazione dal legislatore ai fini dell'applicazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione ed

applicano la normativa sulla trasparenza "in quanto compatibile e limitatamente ai dati e ai documenti inerenti all'attività di pubblico interesse".

In base a queste disposizioni la Società non prevede la nomina di un Responsabile della Prevenzione della Corruzione.

Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 27.05.2020 il Direttore Generale dott. Luca Di Benedetto è stato nominato Responsabile per la Trasparenza.

In quest'ambito rientrano le seguenti esperienze formative:

<i>Tematica formativa</i>	<i>Durata in ore</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Partecipanti</i>
Anticorruzione e trasparenza	7	Convegno in aula virtuale	Direttore Generale
La gestione del diritto di accesso generalizzato (FOIA)*	7	Seminario virtuale	Segretaria di Direzione

* il seminario, a cura di Società esterna, è stato inserito nell'ambito di un piano formativo individuale di cui dettaglio a successiva sezione

Si evidenzia che nel corso del 2020 la persona inserita nel reparto manutenzione con la prospettiva di sostituire, causa quiescenza, il Capo Officina, sig. Luca Giraldi, ha iniziato il corso per Responsabile per la manutenzione certificazione livello 3 di CICIPND Servizi Srl della durata di 88 ore, organizzato dall'Associazione datoriale Asstra. Il corso, obbligatorio per l'esercizio della funzione assegnata, la cui conclusione è prevista nel 2021, consente di validare la competenza raggiunta attraverso la certificazione di livello 3 emessa da CICIPND Servizi Srl organismo nazionale di certificazione del personale accreditato da ACCREDIA, l'ente italiano di accreditamento, secondo quanto previsto dal Regolamento 299, corrispondente ai livelli 6 e 7 del Quadro Europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente del EQF.

- la **formazione in-house**, gestita *in time*, prevede un costante monitoraggio dell'offerta formativa di associazioni datoriali ed enti di settore: ha coinvolto il personale individuato sulla base di esigenze contestuali, non programmabili sul lungo periodo e pertanto non incanalabili nei tempi e modalità del co-finanziamento pubblico o dei fondi interprofessionali.

In quest'ambito rientrano le seguenti esperienze formative:

<i>Tematica formativa</i>	<i>Durata in ore</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Partecipanti</i>
Le novità del lavoro, della legge di bilancio 2020 e del decreto fiscale correlato	3	Seminario	1 operatore
Clima bus 2020	7	Corso frontale	2 operatori
La disciplina IVA nazionale	16	Corso virtuale	1 operatore
Il licenziamento disciplinare	4	Corso virtuale	1 operatore
Come gestire al meglio le assenze dal lavoro: ferie, permessi, infortuni, malattie	8	Corso virtuale	1 operatore
La disciplina fiscale delle spese di pubblicità, rappresentanza, alberghi e ristoranti	3	Corso virtuale	1 operatore
La mobilità collettiva ai tempi del COVID-19 – misure di sostegno e soluzioni organizzative	2	Videoconferenza	1 operatore

Le novità sui contratti pubblici introdotte con il Decreto Semplificazioni	8	Webinar	Presidente
La formazione finanziata quale leva di sviluppo delle aziende di TPL	2	Webinar	1 operatore
Il sistema dei controlli esterni sugli enti locali da parte della corte dei conti	4.5	Seminario on line	Presidente

La tabella non tiene conto della formazione tecnico/pratica del personale di manutenzione laddove intesa quale applicazione di istruzioni operative dei fornitori su apparecchiature e strumentazione di ricambio, né di quella ascrivibile alla medesima tipologia effettuata dal personale viaggiante nel caso di utilizzo di nuovi mezzi rotabili o di nuova strumentazione di bordo, effettuata prima dell'immissione in circolazione degli stessi.

- **formazione cofinanziata:** nel corso degli anni APT ha saputo implementare un modello formativo che ha utilizzato, laddove possibile, la modalità del cofinanziamento attraverso la Piattaforma CFA (Conto Formazione Aziendale) di Fonservizi, per usufruire di quanto accantonato sul tale Fondo. 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 prevede la possibilità di presentare dei piani formativi vincolati ad un accordo con la RSU aziendale, sottoposti ad approvazione preventiva e validazione successiva alla presentazione del rendiconto, le cui spese di gestione sono ammesse a finanziamento. Rimane a carico dell'azienda esclusivamente il cosiddetto fermo/uomo, ovvero il costo del personale in formazione. Con l'insediamento della nuova governance aziendale nel giugno 2019 ma soprattutto con la nomina del Direttore Generale nel marzo 2020 si è inteso consolidare i punti di forza che hanno sempre portato la società ad alti livelli di performance di bilancio, intervenendo tuttavia sulla specifica organizzazione aziendale al fine di superare meccanismi tradizionali e migliorare la produttività investendo sul cosiddetto *capitale umano* disponibile con degli innesti necessariamente dovuti a fronte dell'operatività del consorzio quale società di primaria esecutività. I piani formativi realizzati nel 2020 si sono posti l'obiettivo, alla luce delle modifiche all'organigramma introdotte, di rendere maggiormente competitive figure di staff alla Direzione, a seguito dell'accorpamento delle due Segreterie (Presidenza e Direzione) in capo ad un unico responsabile, e figure impegnate nell'ufficio di nuova creazione, Gare e Contratti.

<i>Piano formativo</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Durata</i>	<i>Partecipanti</i>
Assistant manager – Assistente di Direzione	Piano individuale	57 ore	Resp. Segreteria Presidenza e Direzione
Ufficio gare/appalti in azienda di TPL – Metodologia applicativa nelle procedure di gara	Piano individuale	24 ore	Resp. Ufficio Gare e contratti

Entrambi i piani hanno previsto una parte teorica svolta in FAD in conseguenza alle norme anticontagio e DPCM relativi all'emergenza epidemiologica da COVID 19, ed una parte di training on the job funzionale alla revisione di regolamenti interni.

Assistant manager – Assistente di Direzione: con la semplificazione dei processi organizzativi interni e l'accorpamento delle due segreterie in un unico ufficio, la figura del Responsabile della Segreteria di Presidenza e Direzione, dott.ssa Caterina Bolletti, ha assunto nuove responsabilità di tipo organizzativo ed esecutivo, che ne hanno evidenziato gli

aspetti strategici per l'andamento aziendale. In particolare l'obiettivo del piano è stato quello di consentire una progressiva autonomia nell'elaborazione e mantenimento di tutta la documentazione in capo al Responsabile della Trasparenza, il Direttore Generale, da cui la funzione dipende direttamente. Ad una parte della formazione (Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D.lgs. 231/2001) ha assistito, in qualità di uditore, la sig.rina Giulia Visintin, referente aziendale del SGI: l'analisi guidata documentale ha consentito di evidenziare la necessità di una revisione completa e riedizione del MOG, per la quale è stato progettato altro piano formativo da realizzarsi nel 2021. Le altre tematiche affrontate sono state la Trasparenza e accesso agli atti e La gestione del diritto di accesso generalizzato (FOIA) affrontate anche attraverso la partecipazione a workshop. In esito al piano formativo si è prodotta una revisione del Regolamento aziendale per l'Accesso agli Atti poi licenziato dal Consiglio di Amministrazione.

Ufficio gare/appalti in azienda di TPL – Metodologia applicativa nelle procedure di gara: la nuova organizzazione aziendale ha visto la codifica di un Ufficio Gare assegnato in capo all'ing. Giulio Salateo al quale, nonostante le pregresse conoscenze di base, era necessario fornire una formazione adeguata che consentisse una progressiva autonomia operativa nonché un consolidamento funzionale alla qualifica di Responsabile. Si precisa che per l'intera durata del piano ha assistito, in qualità di uditore, anche il dott. Gianluca Pantanella, nuovo collaboratore inserito nel medesimo ufficio. Le tematiche oggetto della formazione (impostazione giuridica generale, organizzazione dei procedimenti, procedure di gara, esame amministrativo del D.lgs. 76/2020 convertito in L. 120/2020, fase esecutiva) hanno consentito la rielaborazione del Regolamento interno per lavori, servizi e forniture nei settori speciali e ordinari, poi licenziato dal Consiglio di Amministrazione. Si precisa al riguardo che il Consiglio di Amministrazione in data 16.09.2020 ha deliberato di assegnare al Consigliere ing. Sergio Signore la delega a sovrintendere tutte le procedure di gara espletate dalla società APT SpA direttamente e quelle proprie in forza del contratto di servizio sottoscritto da TPL FVG Scarl.

Attività espletata in materia di sicurezza

Con la verifica effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS), avvenuta nelle giornate del 22, 23 e 24 luglio 2020, APT ha confermato il mantenimento delle certificazioni ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002. Dalla verifica non sono emerse non conformità.

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

- contribuire al miglioramento dei livelli di salute e sicurezza sul lavoro;
- diminuire progressivamente i costi complessivi della salute e sicurezza sul lavoro, in particolare di quelli derivanti da incidenti, infortuni e malattie professionali, minimizzando i rischi cui possono essere esposti i dipendenti e i terzi che si relazionano con l'Azienda, come clienti, fornitori, visitatori, 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 2020 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.

L'attività svolta durante il 2020 è stata caratterizzata dalle numerose attività intraprese e dalle misure adottate per far fronte all'emergenza COVID 19 ed al continuo susseguirsi di DPCM:

- igienizzazione quotidiana di tutti i mezzi;

- sanificazione quotidiana di tutti gli scuolabus;
- sanificazione mensile di tutti gli autobus;
- sanificazione delle sedi aziendali con tre interventi a settimana;
- distribuzione al personale di kit comprensivi di mascherine FFP2, guanti, disinfettante in quantitativi tali da garantire la copertura quotidiana ad ogni lavoratore;
- applicazione di pellicole disinfettanti e igienizzanti sui vetri degli autobus e delle sedi;
- installazione di paratie divisorie in policarbonato per gli uffici e per i front-office;
- installazione di totem per rilevamento automatico della temperatura presso la Sede ed il Deposito di Gorizia e presso l'U. O. di Monfalcone;
- acquisto di misuratori di temperatura portatili ad infrarossi;
- adattamenti ripetuti alla capienza dei mezzi ed alle relative modalità di accesso.

E' stato effettuato l'aggiornamento del DVR (rev.15 – 01/07/2020) a seguito delle modifiche all'organigramma generale e all'organigramma salute e sicurezza. Sono stati effettuati inoltre gli aggiornamenti del Rischio Biologico (Rev.2 dd. 10/03/2020), del Rischio Rumore (Rev.2 dd.15/10/2020), del Rischio Vibrazioni (Rev.2 dd.15/10/2020) e del Rischio Campi Elettromagnetici (Rev.2 dd. 01/07/2020). Il ruolo di Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro è ricoperto dal Dott. Luca Di Benedetto a far data dal 16 maro 2020.

Relativamente alla formazione dei dipendenti, tutti gli aggiornamenti previsti per legge sono stati portati a termine (formazione specifica lavoratori, Primo Soccorso, Antincendio, Carrelli Elevatori, Lavori in Quota); è stato effettuato l'aggiornamento della formazione per i tre RLS (8 ore); l'ing. Giulio Salateo, con l'abilitazione ottenuta mediante il "corso di formazione per formatori sulla sicurezza", ha formato tutti i neoassunti (formazione generale, specifica e "Fincantieri") per un totale di 30 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.

Funzionano a regime i due dispenser per DPI e materiali di consumo (Deposito di Gorizia e Sede di Monfalcone), con i seguenti vantaggi:

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

Infine, i due sistemi (uno per Gorizia ed uno per Monfalcone) per produzione di ozono sono stati usati costantemente nelle operazioni di disinfezione dei mezzi.

Sono state effettuate le prove di evacuazione per tutte le strutture aziendali, il 23 dicembre per la sede di Gorizia, il 30 dicembre per il deposito di Gorizia e il 31 dicembre per l'U.O. di Monfalcone. Per quanto riguarda l'U.O. di Monfalcone, la prova non risulta obbligatoria in quanto sono presenti in maniera stabile meno di 10 addetti; è stato comunque ritenuto opportuno elaborare una procedura per la gestione dell'emergenza; pertanto è stata effettuata la relativa formazione al personale ed una esercitazione pratica).

In merito agli altri adempimenti di cui al D.Lgs. 81/08 e s.m.i., tutto il personale è stato sottoposto a regolare sorveglianza sanitaria (anche nel 2020 gli accertamenti relativi all'assunzione di sostanze stupefacenti e psicotrope hanno dato esito negativo sulla totalità del personale coinvolto).

La sorveglianza Sanitaria è stata effettuata del Medico Competente dott. Giuliano Pesel fino al 30/06/2020 (Policlinico Triestino); dal 01/07/2020, a seguito di gara, il servizio di Sorveglianza Sanitaria è stato affidato alla Salus srl Gorizia e l'incarico di Medico Competente al dott. Nicola Greco.

La riunione periodica prevista dall'art. 35 del D.Lgs. 81/08 si è tenuta il giorno 22 dicembre 2020 presso la sede dell'Azienda; presenti alla riunione il Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro e Direttore Generale, Dott. Luca Di Benedetto, l'RSPP, ing. Giulio Salateo, il Medico Competente, Dott. Nicola Greco e gli RLS, Sigg.ri. Gianluca Franco, Marco Sosol e Maurizio Giacobbe. All'ordine del giorno della riunione sono stati discussi ed esaminati:

- Il documento di valutazione dei rischi e le valutazioni correlate all'emergenza COVID 19.
- Le misure messe in pratica per l'emergenza COVID 19.
- L'andamento degli infortuni e delle malattie professionali.
- Gli esiti della sorveglianza sanitaria.
- L'idoneità e l'efficacia dei dispositivi di protezione individuale adottati.
- I programmi di informazione e formazione dei dirigenti, preposti e lavoratori ai fini della sicurezza e della protezione della loro salute.
- Codici di comportamento e buone prassi per prevenire i rischi di infortuni e di malattie professionali.
- Obiettivi di miglioramento della sicurezza complessiva.

Informativa su Sistema Qualità

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

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

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

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

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

Il rispetto della normativa vigente non ha solamente la funzione di evitare possibili sanzioni, ma anche e soprattutto quella di far acquisire un metodo di lavoro strutturato. In questo contesto si evidenzia l'importanza della verifica dei

requisiti dei fornitori, con il doppio obiettivo di tenere sotto controllo la filiera del proprio prodotto o servizio e, nel contempo, di diffondere una cultura più attenta agli aspetti ambientali.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

Nel corso del 2019, invece, è stata effettuata la transizione alla nuova norma per la sicurezza e salute nei luoghi di lavoro UNI ISO 45001:2018 che, analogamente a quelle per Qualità e Ambiente, prevede un metodo 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 l'Azienda.

Tale controllo consente non solo di tutelare maggiormente l'Azienda stessa 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.

Nel corso del 2020 la visita annuale di sorveglianza, svoltasi nel mese di luglio, ha confermato la validità del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza, senza alcun rilievo o non conformità da parte dell'Ente certificatore. I valutatori hanno espresso alcune raccomandazioni, che costituiscono proposte di miglioramento di alcune attività, e che vengono puntualmente recepite e messe in atto dall'Azienda.

Nel corso del 2021 la visita annuale, prevista sempre per il mese di luglio, si confronterà con un servizio erogato ormai da un anno nell'ambito del nuovo Contratto di Servizio per il trasporto pubblico locale con la Regione Friuli Venezia Giulia, sottoscritto dal Consorzio TPL FVG scarl, di cui APT fa parte, a seguito dell'aggiudicazione della gara europea. In tale contesto si inquadrano gli investimenti effettuati dall'Azienda per rispettare gli obblighi assunti in sede di gara, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture telematiche a servizio del TPL, e i nuovi assetti definiti a livello consortile per quanto riguarda la gestione della comunicazione e del rapporto con l'utenza.

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);
- peculato, concussione, induzione indebita a dare o promettere utilità, corruzione e abuso d'ufficio (art. 25);
- falsità in monete, in carte di pubblico credito, in valori di bollo e in strumenti o segni di riconoscimento (art. 25 bis);
- delitti contro l'industria e il commercio (art. 25 bis 1);
- reati societari (art. 25 ter);
- delitti con finalità di terrorismo o di eversione dell'ordine democratico (art. 25 quater);
- pratiche di mutilazione degli organi genitali femminili (art.25 quater.1);
- delitti contro la personalità individuale (art. 25 quinquies);
- abusi di mercato (art.25 sexies);
- reati di omicidio colposo e lesioni colpose gravi o gravissime commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro (art. 25 septies);
- reati di ricettazione, riciclaggio, autoriciclaggio e impiego di denaro, beni o utilità di provenienza illecita (art. 25 octies);
- delitti in materia di violazione del diritto d'autore (at. 25 novies);
- induzione a non rendere dichiarazioni o a rendere dichiarazioni mendaci all'autorità giudiziaria (art. 25 decies);
- reati ambientali (art. 25 undecies);
- impiego di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare (art. 25 duodecies);
- razzismo e xenofobia (art. 25 terdecies);
- frode in competizioni sportive, esercizio abusivo di gioco o di scommessa e giochi d'azzardo esercitati a mezzo di apparecchi vietati (art. 25 quaterdecies);
- reati tributari (art. 25 quinquiesdecies);
- contrabbando (art. 25 sexiesdecies).

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 aggiungendo un terzo componente, al fine di soddisfare meglio l'esigenza di copertura delle varie specificità aziendali.

Attualmente, a seguito del rinnovo delle cariche sociali avvenuto nel corso dell'Esercizio 2019, l'OdV è composto dal Presidente Avv. Roberto Marinelli e dai componenti Ing. Vincenzo Milanese, già in passato Direttore dell'Azienda, e Ing. Renzo Zorzin, esperto in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro.

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

Nel corso del 2020 l'Azienda, avvalendosi della collaborazione di professionisti esterni facenti parte dello Studio Aura Legal di Pordenone, ha intrapreso un'articolata revisione del Modello di Organizzazione e Gestione. Tale operazione si è resa necessaria non solo per recepire i nuovi reati presupposto recentemente introdotti nel Decreto (reati tributari e di contrabbando), ma anche per adeguare il documento alle modifiche organizzative intervenute in Azienda. Nell'arco dell'anno, infatti, l'ingresso del nuovo Direttore Generale e di nuove risorse nell'ambito degli uffici e dell'area manutentiva ha dato vita ad alcune modifiche organizzative significative.

Accanto a ciò era inoltre necessario recepire obblighi ed attività imposti dal nuovo Contratto di Servizio per la gestione del trasporto pubblico locale, stipulato dal consorzio TPL FVG, di cui APT fa parte, con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

Parte fondamentale della revisione è stata l'approfondita fase di analisi dei rischi che, oltre ad individuare i livelli di rischio di ciascun reato presupposto, ha definito gli uffici aziendali coinvolti, i presidi di controllo attualmente esistenti e quelli da implementare o migliorare.

La redazione del nuovo MOG vedrà ultimazione nei primi mesi del 2021 e quindi, dopo la sua adozione da parte del Consiglio di Amministrazione seguirà la fase di attuazione, finalizzata all'allineamento del Modello ai regolamenti interni ed alle procedure in vigore, all'adozione di nuovi regolamenti proposti per le attività maggiormente a rischio, alla formazione per i dipendenti, calibrata secondo le attività svolte e le specifiche categorie di rischio reato alle quali sono esposte.

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 2020 l'OdV ha ricevuto due segnalazioni, alle quali 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 trasformata in società consortile a responsabilità limitata a seguito di delibera dell'assemblea dei soci tenutasi il 9 febbraio 2009.

I rapporti tra le consorziate sono regolati dal già citato accordo parasociale del 2009, nonché dallo statuto ed allegato regolamento oggetto di modifiche deliberate dall'assemblea dei Soci in data 18.12.2020 nelle fattispecie relative alla ripartizione delle spese per la gestione della Società. E' prevedibile una ulteriore revisione degli atti consortili in funzione della diversa operatività rapportata allo scenario preventivato in data antecedente l'avvio del nuovo contratto di servizio.

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 2020 la società ha deliberato un ulteriore finanziamento infruttifero alla collegata, per l'importo di € 115.000,00 e alla data di chiusura dell'esercizio l'importo dei crediti di natura finanziaria a fronte di finanziamenti infruttiferi concessi alla collegata, al netto delle rinunce alla loro restituzione a tutt'oggi effettuate, ammonta a € 780.292,37.

Risulta inoltre iscritto a bilancio, tra i crediti verso imprese collegate, il credito di natura commerciale verso la società TPL FVG S.C. a R. L., pari a Euro 1.838.242,29. Tale credito include l'importo relativo alle fatture emesse e quello per fatture da emettere, di competenza dell'esercizio 2020 in relazione al contratto di servizio TPL al 31/12/2020 risultano esservi un debito nei confronti di TPL FVG a R.L. pari a Euro 180.290,00 incluso tra le fatture da ricevere.

Non sussistono altri rapporti con società o enti controllanti.

Crediti verso le consociate iscritti nell'Attivo Circolante

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione assoluta
verso imprese collegate per crediti finanziari	780.292	665.292	115.000
verso imprese collegate per crediti commerciali	1.838.242	1.000	1.837.242
<i>Totale</i>	<i>2.618.534</i>	<i>666.292</i>	<i>1.952.242</i>

Debiti e finanziamenti passivi verso le consociate

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione assoluta
verso imprese collegate	180.290	31.000	149.290
<i>Totale</i>	<i>180.290</i>	<i>31.000</i>	<i>149.290</i>

Ricavi verso imprese consociate

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione assoluta
verso imprese collegate	8.017.920	1.000	8.016.920
<i>Totale</i>	<i>8.017.920</i>	<i>1.000</i>	<i>8.016.920</i>

Costi verso imprese consociate

Descrizione	Esercizio 2020	Esercizio 2019	Variazione assoluta
verso imprese collegate	180.290	31.000	149.290
<i>Totale</i>	<i>180.290</i>	<i>31.000</i>	<i>149.290</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, possedeva azioni proprie in numero di 1 azione acquistata da ATAP spa in data 27/10/20 con atto notaio Marrocco per euro 4.500,00, giusta autorizzazione assembleare del 6 agosto 2020.

Azioni/quote della società controllante

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

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

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

Sedi secondarie

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

Evoluzione prevedibile della gestione

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

La previsione per la gestione del 2021 sarà ancora condizionata dagli effetti derivanti dalla pandemia Covid-19. In particolare la riduzione dei ricavi relativi al trasporto pubblico ed ai servizi collegati al settore dei noleggi si ritiene avranno ancora un deciso impatto mentre l'entità dei fondi nazionali destinati a mitigare o compensare gli effetti economici negativi della pandemia insieme ai criteri ed alle modalità di erogazione rappresentano un'incognita ancora presente.

APT ha risposto sempre in maniera tempestiva e responsabile, in tutti i suoi settori e con tutte le componenti. L'Azienda sta continuando ad operare secondo le direttive e disposizioni emanate per il contenimento del contagio. Sono stati intrapresi provvedimenti prima straordinari poi divenuti pressoché ordinari, quali la continua e ripetuta sanificazione dei mezzi e dei locali, l'adozione e massiccia dotazione di nuovi dispositivi di protezione individuali, quali mascherine e alla bisogna guanti monouso, specialmente per il personale di guida. Si è intervenuti pure disponendo la riduzione delle attività degli uffici, autorizzando lo smart working. Da ultimo si è dovuto applicare quanto previsto dalle norme locali e nazionali che hanno imposto una riduzione della capacità di trasporto dei mezzi pubblici sia urbani che extraurbani.

Stante le limitazioni sull'utilizzo dei mezzi pubblici, onde evitare assembramenti pericolosi per la diffusione del virus, si prospetta un forte calo dei ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, la cui entità sarà ulteriormente influenzata da una ripresa dell'anno scolastico 2021-22 ancora incerta nelle modalità. Il probabile rimborso degli abbonamenti studenteschi non utilizzati durante il lock down dell'ultimo anno scolastico è stato preventivato con le stesse modalità dell'anno passato.

Il nuovo contratto di servizio avviato durante il 2020 prevede che si debbano raggiungere elevati standard comuni: tecnici per la corretta gestione del monte chilometri assegnato a APT con tutte le variazioni in aumento possibili e già contemplate nei documenti di gara; economici per il corretto equilibrio costi/ricavi specialmente alla luce del minor corrispettivo erogato dalla Regione; di qualità e puntualità di servizio e non da ultimo da notevoli investimenti tecnologici e in infrastrutture quali ad esempio il sistema Avm e di Business Intelligence in implementazione ed ottimizzazione costante. In tale contesto si possono ben immaginare quali difficoltà l'azienda dovrà affrontare se

dovessero ripresentarsi gli stessi limiti e condizionamenti nell'espletamento del servizio pubblico come già accaduto durante il 2020.

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

La stagione estiva e turistica, presenta ancora contorni di ripresa non ben delineati, essendo collegata ai flussi di spostamento estivi specialmente verso le località balneari.

Il servizio per la linea marittima Trieste Grado sarà gestito attraverso l'assegnazione conseguente ad una procedura di gara europea per un affidamento di anni 9 con possibilità di proroga di ulteriori 5 anni. E' prevista anche l'assegnazione di un servizio marittimo sperimentale (progetto europeo Mimosa) Lignano Grado per la durata di 2 anni; analogamente sarà attivata una procedura di evidenza pubblica per l'individuazione del fornitore del servizio di noleggio di motonave con equipaggio.

Analogamente il settore dei servizi di noleggio o servizi extra TPL, quali ad esempio i servizi in occasione di fiere e eventi sportivi (Gusti di Frontiera, concerti, tornei calcistici), quelli di navetta estivi per le spiagge e altri servizi atipici, che è stato azzerato nell'anno 2020 mostra i primi segni di ripresa con le prenotazioni relative ad alcune manifestazioni e nel noleggio dei mezzi da turismo.

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

EVOLUZIONI IN APT

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

Nel 2020 il servizio di TPL è stato esercitato nell'anno 2020 fino al 10 giugno in virtù della stipula 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 2020 al 30 aprile 2020 prima e dal 01 maggio 2020 al 10 giugno 2020 poi, e dall'avvio del contratto di servizio stipulato il 14 novembre 2019 con la Regione FVG dalla società consortile TPL-FVG S.ca.r.l., società consortile di cui APT è socio, a far data dal 11 giugno 2020.

Di seguito viene esposta la produzione chilometrica complessiva distinta per il periodo 01 gennaio – 10 giugno e per il periodo 11 giugno – 31 dicembre relativa ai servizi TPL svolti nel 2020.

PERIODO 01 GENNAIO – 10 GIUGNO

Servizio urbano

Servizio urbano (a + b + c – d – e – f)		528.144	Km
a)	Linea da PdE ordinario	570.697	Km
b)	Deviazioni	794	Km
c)	Bis	0	Km
d)	Corse non svolte	48	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	0	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	43.299	Km

La produzione complessiva da febbraio a giugno ha risentito delle azioni adottate a livello nazionale e regionale per il contrasto all'emergenza da covid-19, si riportano di seguito le modifiche nel tempo susseguites:

- 01 gennaio – 22 febbraio: servizio svolto in accordo al programma di esercizio ordinario;
- 23 febbraio – 26 febbraio: orario non scolastico ordinario;
- 27 febbraio – 01 marzo: orario non scolastico;
- 02 marzo: orario scolastico;
- 03 marzo – 14 marzo: orario non scolastico;
- 15 marzo – 29 marzo: orario non scolastico con soppressione dei servizi festivi e dal 17 marzo soppressione dei servizi urbani dopo le 20.00;
- 30 marzo – 09 maggio: orario non scolastico con soppressione dei servizi festivi, dei servizi urbani dopo le 20.00, ridefinizione della frequenza della linea 1 del servizio urbano di Gorizia, della Circolare Centro del servizio urbano di Monfalcone;
- 10 maggio – 10 giugno: orario non scolastico

Il dato relativo alle percorrenze di linea urbane risulta essere comprensivo dei km effettuati per la riorganizzazione sperimentale e provvisoria del servizio urbano di Gorizia e del servizio urbano di Monfalcone.

Non sono, invece, valorizzati i chilometri relativi al servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno urbano dell'UdG n. 4 (di cui alla nota della Regione Friuli Venezia Giulia - Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università del 27 dicembre 2013 protocollo pmt/2013/0034662) ed i

chilometri effettuati in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, dei chilometri non svolti (sciopero, eventi atmosferici, indisponibilità conducenti, ecc.). Gli stessi vengono perciò esposti nella seguente tabella riassuntiva:

Servizio urbano		
Servizio transitorio e sperimentale di trasporto notturno dell'UdG n. 4 (solo percorso fisso e comprensivo di deviazioni)	7.464*	Km
Servizi in compensazione, ai sensi dell'art. 4, comma 1 L.R. 9/2004	29.341	Km

*: 3.837 km non effettuati per provvedimenti da emergenza covid-19

Risulta evidente dai dati che i chilometri non effettuati per scioperi o per cause tecniche (complessivi 48 km) sono ampiamente inferiori a quelli effettuati in compensazione.

Il dato complessivo della produzione chilometrica urbana del periodo risulta pertanto pari a **564.949 km**.

Servizio extraurbano

Servizio Extraurbano (a + b + c – d – e – f)		1.591.389	Km
a)	Linea da PdE ordinario	1.914.153	Km
b)	Deviazioni	17.168	Km
c)	Bis	14.213	Km
d)	Corse non svolte	260	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	0	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	353.885	Km

- Parimenti al servizio urbano anche nel caso di quello extraurbano la produzione complessiva da febbraio a giugno ha risentito delle azioni adottate a livello nazionale e regionale per il contrasto all'emergenza da covid-19, si riportano di seguito le modifiche nel tempo susseguitesi:
- 01 gennaio – 22 febbraio: servizio svolto in accordo al programma di esercizio ordinario;
- 23 febbraio – 26 febbraio: orario non scolastico ordinario;
- 27 febbraio – 01 marzo: orario non scolastico;
- 02 marzo: orario scolastico;
- 03 marzo – 14 marzo: orario non scolastico;
- 15 marzo – 29 marzo: orario non scolastico con soppressione dei servizi festivi e dal 17 marzo soppressione dei servizi extraurbani dopo le 21.00;
- 30 marzo – 09 maggio: orario non scolastico con soppressione dei servizi festivi, dei servizi extraurbani dopo le 21.00 e ridefinizione della frequenza linea E51 sulla tratta Trieste – Aeroporto. La frequenza della linea E51 è stata ripristinata dal 07 maggio;
- 10 maggio – 10 giugno: orario non scolastico

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	22.053	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 260 km) risultano ampiamente inferiori a quelli effettuati in compensazione

Il dato complessivo della produzione chilometrica extraurbana del periodo risulta pertanto pari a 1.613.442 km.

Nel periodo in oggetto non si sono verificate astensioni dal lavoro.

Relativamente alle deviazioni del servizio extraurbano si rileva come buona parte delle stesse siano da imputare all'attivazione del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, avvenuta il 20 marzo 2018, con apertura dell'autostazione a far data dal 25 marzo 2018. Le maggiori percorrenze, a consuntivo, registrate nel corso del primo periodo del 2020 risultano pari a 13.141 km su un totale complessivo di 17.168 km.

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 2.178.391 km, di cui 564.949 km urbani e 1.613.442 km extraurbani.

PERIODO 11 GIUGNO – 30 DICEMBRE

Servizio urbano

Con l'attivazione del nuovo contratto di servizio direttamente in capo a TPL FVG Scarl che lo esercita operativamente attraverso le proprie 4 consorziate sono stati attivati i progetti previsti dall'offerta di gara già precedentemente esercitati a titolo sperimentale, in compensazione o per effetto di quanto previsto nei contratti di proroga del precedente contratto di servizio nel tempo succedutisi:

- potenziamento della frequenza della Linea 1 urbana del servizio urbano di Gorizia nelle mattine invernali feriali;
- prolungamento delle corse della Linea 4 verso San Lorenzo Isontino;
- servizio urbano notturno della città di Gorizia;
- potenziamento della frequenza della Circolare Centro del servizio urbano di Monfalcone nelle mattine invernali feriali;
- circolare Lisert.

Sono stati altresì mantenuti i potenziamenti previsti nei pomeriggi di vigenza dell'ora solare sul servizio urbano di Grado in precedenza effettuati in regime di compensazione ed è stato attivato un collegamento sperimentale estivo giornaliero fra in centro di Monfalcone e Marina Nova.

Servizio urbano (a + b + c – d – e – f)		784.319	Km
a)	Linea da PdE ordinario	784.451	Km
b)	Deviazioni	-128	Km
c)	Bis	295	Km
d)	Corse non svolte	171	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	128	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	0	Km

Nel periodo in oggetto, a differenza della prima parte dell'anno, non vi sono stati provvedimenti correlati all'emergenza da covid-19 che hanno determinato sospensione o soppressione di servizi. Le azioni intraprese a livello nazionale e regionale hanno avuto effetti sulla capacità di trasporto dei mezzi e, per quel che riguarda i servizi scolastici, sull'attivazione della didattica a distanza consentendo però al contempo il mantenimento di alcune specifiche attività in presenza che hanno determinato il mantenimento dell'impianto complessivo dei servizi scolastici.

Servizio extraurbano

Con l'attivazione del nuovo contratto di servizio sono stati attivati i progetti legati previsti dall'offerta di gara alcuni dei quali già precedentemente esercitati a titolo sperimentale, in compensazione o per effetto di quanto previsto nei contratti di proroga del precedente contratto di servizio nel tempo succedutisi:

ridefinizione degli orari e delle frequenze della linea G01 con rideterminazione dei transiti in corrispondenza del Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari e istituzione dei transiti in corrispondenza della ex Gaslini di Monfalcone utili al collegamento con la stazione ferroviaria;

istituzione di nuove corse dirette autostradali fra Udine e il Polo Intermodale dei Ronchi dei Legionari;

servizio denominato "Bicibus";

attivazione di nuovi collegamenti al servizio delle stazioni ferroviarie temporaneamente soppresse.

Sono stati altresì mantenuti i servizi di collegamento con l'istituto Alberghiero di Grado, con lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone e con il Centro Commerciale di Villesse.

Servizio Extraurbano (a + b + c - d - e - f)		2.470.127	Km
a)	Linea da PdE ordinario	2.435.410	Km
b)	Deviazioni	6.083	Km
c)	Bis	36.248	Km
d)	Corse non svolte	716	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	635	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	6.263	Km

Nel periodo in oggetto, a differenza della prima parte dell'anno, non vi sono stati provvedimenti correlati all'emergenza da covid-19 che hanno determinato sospensione o soppressione di servizi. Le azioni intraprese a livello nazionale e regionale hanno avuto effetti sulla capacità di trasporto dei mezzi (pari al 80% ad avvio anno scolastico con necessità di prevedere diversi potenziamenti alle corse di linea, poi ridotto al 50% ma con contestuale attivazione della didattica a distanza) e, per quel che riguarda i servizi scolastici, sull'attivazione della didattica a distanza consentendo però al contempo il mantenimento di alcune specifiche attività in presenza che hanno determinato il mantenimento dell'impianto complessivo dei servizi scolastici, a meno dei servizi di collegamento fra il centro intermodale passeggeri di Gorizia e gli istituti scolastici di Gorizia che sono stati rideterminati in funzione della domanda espressa.

Nel periodo in oggetto 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 secondo periodo del 2020 si sono registrate 2 giornate interessate da sciopero (18 giugno e 25 novembre), nella quale sono state generate le mancate percorrenze evidenziate nelle precedenti tabelle.

Complessivamente la produzione chilometrica risulta pari a 3.254.446 km, di cui 754.319 km urbani e 2.470.127 km extraurbani.

RIEPILOGO ANNO 2020

Sono riportate di seguito due tabelle di riepilogo delle produzioni complessive realizzate nel corso del 2020.

Servizio urbano (a + b + c – d – e – f)		1.349.268	Km
a)	Linea da PdE (comprensiva di compensazione e sperimentali)	1.395.790	Km
b)	Deviazioni	666	Km
c)	Bis	295	Km
d)	Corse non svolte	219	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	128	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	47.136	Km

Servizio extraurbano (a + b + c – d – e – f)		4.083.569	Km
a)	Linea da PdE (comprensiva di compensazione e sperimentali)	4.371.616	Km
b)	Deviazioni	23.251	Km
c)	Bis	50.461	Km
d)	Corse non svolte	976	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	635	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	360.148	Km

Dei 50.756 km complessivi di servizi bis effettuati nel 2020 21.089 km sono riconducibili a servizi bis effettuati in ragione della riduzione della capacità ammessa per i mezzi impiegati in servizi di linea.

Complessivamente **la produzione chilometrica risulta pari a 5.432.837 km, di cui 1.349.268 km urbani e 4.083.569 km extraurbani.**

LINEA MARITTIMA TRIESTE – GRADO

La linea marittima Trieste – Grado è stata attivata dal 30 giugno al 02 settembre, per complessive 56 giornate di servizio e 224 corse giornaliere, con la consueta sospensione nelle giornate di lunedì feriali.

I passeggeri complessivi trasportati risultano pari a 12.086, con un calo in termini assoluti rispetto alla stagione 2019, caratterizzata però da 92 giornate di servizio e 552 corse giornaliere effettuate, del 65,80 %.

Anche il confronto fra i dati omogenei delle due stagioni, prendendo a riferimento per il 2019 le corse analoghe a quelle attive nel 2020 per il solo periodo di attivazione del 2020, rileva un calo dei passeggeri complessivi trasportati, pari al 40,68%.

Parimenti anche il dato delle biciclette trasportate registra il medesimo trend di calo, attestandosi per il 2020 a 1.004 con un calo del 54,2% rispetto al 2019.

FLOTTA

Numericamente il parco autobus relativo ai servizi di TPL risulta invariato nella sua suddivisione tra extraurbano ed urbano rispetto al 2019, quindi pari a 35 autobus per i servizi urbani e 82 per quelli extraurbani. Tutti gli autobus sono dotati di sistema AVM.

La gestione dell'emergenza pandemica ha visto tra i provvedimenti emanati anche quello della riduzione delle capacità ammissibili dei mezzi in servizio di linea determinando conseguentemente la necessità di istituire dei potenziamenti delle corse di linea. Per tale ragione, visto il maggior numero di turni macchina necessari allo svolgimento del servizio, l'Azienda è stata autorizzata dalla Regione a mantenere all'interno parco operativo ulteriori mezzi che per effetto della politica di rinnovo del parco autobus avrebbero dovuto essere alienati, oltre a poter prevedere l'utilizzo in linea, in qualità di scorte, dei bus da noleggio con conducente in disponibilità.

Oltre ai mezzi sopra riportati, la flotta aziendale include anche un ulteriore autobus extraurbano adibito allo svolgimento di parte di un servizio in carico ad Arriva Udine S.p.A. (linea E83), un mezzo urbano per l'operatività in essere del servizio transfrontaliero e otto mezzi per il servizio di trasporto all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Per quanto attiene alla accessibilità agli autobus per utenza con disabilità, i mezzi dotati di pedana, elettrica o manuale, sono 35 sul parco urbano e 24 sul parco extraurbano, inoltre 27 autobus extraurbani sono predisposti per l'attrezzaggio della pedana.

Alla fine del 2020 l'età media del parco TPL è pari ad anni 6,10 così suddivisa:

- servizio urbano anni 8,25;
- servizio extraurbano anni 5,19.

ALTRI SERVIZI

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.

Nel corso del anno 2020, causa pandemia, non si sono svolte le diverse manifestazioni, come ad esempio Gusti di Frontiera a Gorizia, la fiera di San Nicolò o il Carnevale a Monfalcone, che negli anni precedenti hanno previsto l'attivazione di servizi aggiuntivi a supporto della manifestazione.

Seppur in maniera ridotta e sempre in accordo alle previsioni normative correlate alla gestione dell'emergenza da covid-19 si sono svolti alcuni servizi integrativi a carattere continuativo:

- Collegamento Sacca dei Moreri – Spiagge: il servizio, svolto in collaborazione con il comune di Grado, è servito a collegare nel periodo estivo il parcheggio della Sacca dei Moreri con le spiagge dell'isola. Nel 2020 il servizio, ha visto impegnati 2 mezzi per tutta la giornata nei week-end dal 04 luglio al 06 settembre, con un incremento della frequenza mediante l'impiego di un ulteriore mezzo dal 19 luglio al 16 agosto. Complessivamente per l'intero periodo estivo sono state svolte 48 giornate mezzo;
- RoccaBus: servizio, svolto in collaborazione con il comune di Monfalcone, di collegamento fra il Muca, il centro cittadino e la Rocca attivato nei week-end dal mese di luglio e interrotto a causa dei provvedimenti di limitazione agli spostamenti emanati nel periodo invernale;
- Trenino di Natale a Monfalcone: servizio, svolto in collaborazione con il comune di Monfalcone, che prevedeva diverse giornate di attivazione fra la fine del 2020 e i primi giorni del 2021 ma che è stato interrotto conseguentemente alle restrizioni agli spostamenti previste nel periodo natalizio.

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2020, APT ha mantenuto la sua presenza anche nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni di Gorizia, Monfalcone e Mossa/San Lorenzo Isontino:

- Affidamento mediante gara per l'A.S. 2020/2021 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. Servizio integrato rispetto alle previsioni iniziali fino a vedere impegnati 5 mezzi e 5 operatori.
- Affidamento diretto per l'anno scolastico 2019/2020 del servizio di trasporto scolastico dei comuni di Mossa e San Lorenzo Isontino;

Anche l'esercizio di tali servizi è stato interrotto nei mesi di marzo, aprile, maggio e giugno causa lock down e attivazione della didattica a distanza.

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 05 novembre 2019 – 31 dicembre 2020. A fine 2020 in occasione del rinnovo contrattuale è stato siglato un nuovo contratto che prevede l'affidamento del servizio di trasporto interno e di quello fra il parcheggio di via Bagni Nuova e lo stabilimento di via del Mercato fino al 31 dicembre 2024.

L'emergenza pandemica ha determinato l'interruzione anche di questo servizio nel periodo compreso fra i mesi di marzo ad agosto.

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

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

Nel 2020 a causa dell'emergenza sanitaria e della chiusura dei confini il servizio è stato interrotto da marzo a metà giugno e da novembre non è più attivo.

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.

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

L'area, in cui possono essere parcheggiati 15 autobus, è al servizio del Compendio TPL; l'ingresso è sulla via Marzia, scarsamente trafficata, dalla quale gli automezzi possono raggiungere, attraverso via Caduti di Nasiriyah (ex via del Velodromo) e via Duca D' Aosta, il piazzale intermodale senza transitare per la viabilità principale, usufruendo di un accesso riservato in area ferroviaria che collega appunto il piazzale. L'area è circondata dalle pertinenze di un'area abitativa ed è delimitata a sud dalla via Marzia.

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

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

Biglietteria Centrale di Gorizia e Sala d'aspetto

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

L'ufficio adibito a biglietteria, la cui superficie è pari a circa 30 mq, è in locazione da Rete Ferroviaria Italiana SpA.

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

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

Uffici e deposito di Monfalcone

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

mezzi pubblici da parte dei lavoratori, attualmente meno pronunciato che in passato. L'aspetto legato al traffico ha, come logico, grande ciclicità nell'arco giornaliero.

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

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

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 lo scarico automatico dei dati degli autobus dotati di cronotachigrafo digitale.

Biglietteria di Monfalcone

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

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

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

Biglietteria e Autostazione di Grado

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 geologica tecnica l'area è definita come Z4.

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

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

Deposito di Villesse

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.

E' in fase di studio la possibilità di cambiare area nei primi mesi del 2021.

Deposito di Aquileia

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

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

Deposito di Cormons

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

PASSEGGERI TRASPORTATI E PERCORRENZE

Il traffico generato si può sintetizzare come segue:

tipologia	traffico chilometrico generato – 2017	traffico chilometrico generato – 2018	traffico chilometrico generato – 2019	traffico chilometrico generato – 2020
TPL EXTRAURBANO	4.278.800	4.360.709	4.333.205	4.083.569
TPL URBANO	1.306.721	1.305.172	1.310.663	1.349.268
TPL MARITTIMO	480 corse (760 ore di navigazione)	588 corse	552 corse	224 corse
TOTALI	5.585.521	5.665.881	5.643.868	5.432.837

LA GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

L'AMMODERNAMENTO DEL PARCO MEZZI

Durante il 2020 sono stati acquistati con gara d'appalto 5 mezzi extraurbani (immatricolati a dicembre 2020) 2 mezzi extraurbani a due piani (da immatricolare a maggio 2021) e 4 mezzi urbani (da immatricolare a maggio 2021). Tutti i veicoli sono dotati di motorizzazione a standard EURO 6 a basse emissioni e bassi consumi. I quattro autobus urbani ed i due extraurbani a due piani sono dotati di pedana per salita e discesa di utenti a ridotta capacità motoria; gli altri 5 autobus extraurbani sono dotati di predisposizione completa per l'installazione della pedana.

L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2020 è pari a 6,13 anni. Si riporta di seguito la sintesi degli acquisti effettuati in ambito TPL da APT nel corso degli anni:

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2000, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 3 autobus extraurbani a due piani NEOPLAN N 122/3 2 autobus urbani AUTODROMO ALE' 7154	10,40
2001, acquisto di:	20 autobus extraurbani MAN UL 313 4 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	7,34
2002, acquisto di:	4 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani corti DE SIMON IN3 2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	7,15
2003, acquisto di:	8 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani a due piani NEOPLAN N4426/3 2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M240NU	6,35
2004, acquisto di:	2 autobus extraurbani IRISBUS EUROCLASS 389E 2 autobus extraurbani DE SIMON IL3	6,67
2005, acquisto di:	5 autobus extraurbani DE SIMON IL3 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	6,74
2006, acquisto di:	3 autobus urbani EUROPOLIS 200 E 8.17 7,90 1 autobus urbano CACCIAMALI GRIFONE	7,20
2007, acquisto di:	2 autobus urbani BREDAMENARINIBUS M231CU 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA 3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 2 autobus extraurbani DESIMON MILLEMIGLIA HD	6,80
2008, acquisto di:	1 autobus urbano RAMPINI ZEV ALE' EURO 4 1 autobus urbano BREDAMENARINIBUS M230 CU 1 autobus extraurbano DESIMON MILLEMIGLIA HD	7,44
2009, acquisto di:	3 autobus urbani RAMPINI ZEV ALE' EURO 5 4 autobus extraurbani TEMSA TOURMALIN EURO 5	7,44
2010, acquisto di:	1 autobus extraurbano TEMSA TOURMALIN EURO 5 (coda di gara) 1 autobus urbano da 8 metri 1 autobus extraurbano da 12 metri IVECO CROSSWAY 3 autosnodati extraurbani da 18 metri	7,49
2011, acquisto di:	1 autobus elettrico (coda di gara) RAMPINI ALE' EL urbano da 8 metri 6 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY 1 autobus elettrico RAMPINI ALE' EL	7,39
2012, acquisto di:	4 autobus urbani da 8 metri RAMPINI ALE' EEV 4 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	7,42
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

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
2014, acquisto di:	2 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C (coda di gara) 5 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress Euro 6	7,31
2015, acquisto di:	4 autobus extraurbani da 12 metri a pianale standard IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2014) 3 autobus extraurbani da 12 metri a pianale rialzato SCANIA Omniexpress (coda di gara 2014)	7,43
2016, acquisto di:	3 autobus urbani da 8 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY C Euro 6 1 autobus urbano da 9 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M Euro 6 5 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 3 autobus extraurbani a due piani da 13 metri VDL SYNERGY Euro 6	6,90
2017, acquisto di:	7 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY Euro 6 (coda di gara 2016)	6,94
2018, acquisto di:	2 autobus urbani da 9,5 metri HEULIEZ BUS Euro 6 9 autobus extraurbani da 12 metri SCANIA INTERLINK Euro 6 2 autobus extraurbani da 10,7 metri IVECO CROSSWAY Euro 6	6,31
2019, acquisto di:	2 autobus urbani da 9,5 metri HEULIEZ BUS Euro 6 11 autobus extraurbani da 12 metri SCANIA INTERLINK Euro 6	5,85
2020, acquisto di:	4 autobus urbani da 9,5 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M (immatric. nel 2021) 2 autobus extraurbani a due piani da 13 metri SCANIA BEULAS JEWEL (immatric. nel 2021) 5 autobus extraurbani da 12 metri IVECO CROSSWAY	6,13

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 continuano a funzionare i tre 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. Sono previste per il 2021 nove ulteriori installazioni di monitor informativi nei principali centri di interscambio passeggeri.

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

Situazione parco mezzi da Turismo ed Extra-TPL – anno 2020:

matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
318	DC423RG	MERCEDES-BENZ 816 DF 42/75	SORA - VARIO	SCUOLABUS	2007	EURO 4	13	7,73
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	12	9,45
321	DL373KE	EVOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	11	12
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	10	6,95
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	8	12
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	8	9,45
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	7	4,5

matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	7	9,45
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	6	12
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	5	4,5
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	5	8,52
331	FE177VA	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2003	EURO 3	17	9
332	FK490PE	CACCIAMALI	IVECO 50/E4/21/B A	SCUOLABUS	2007	EURO 4	13	9
333	XA131KF	TECNOCARAVAN	PIEMME ALLESTIMENTI	CARRELLO BICICLETTE	2018	-	2	6,5
334	BK078TN	IVECO	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2001	EURO 2	19	9
335	FS979RE	MAN	LION'S COACH R07	TURISMO	2019	EURO 6	1	12
336	FV717TD	IVECO	DAILY 50C	TURISMO	2019	EURO 6	1	7,2
337	FS703RE	MAN	LION'S COACH R07	TURISMO	2019	EURO 6	1	12
338	BZ447EX	IVECO	C90.41/M50	SCUOLABUS	2004	EURO 3	16	10
339	FY075LC	IVECO	100E BARBI ITALIA	SCUOLABUS	2019	EURO 6	1	9,79

L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Durante il 2020 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, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002) Qualità, Ambiente e Sicurezza.

Compendio Uffici/Deposito/officina – Gorizia

Durante il 2020, oltre alle normali procedure manutentive sull'intero Compendio, sono stati effettuati i lavori di trasformazione di alcune parti della Sede e del Deposito per dare spazio agli uffici della Sede della TPLFVG. I lavori si sono svolti in più blocchi; ogni blocco è stato propeedeutico e funzionale al successivo blocco.

Presso il Deposito è stato creato un nuovo Ufficio per il Direttore di Esercizio.

Presso la Sede sono stati ultimati i lavori di realizzazione di un archivio al piano interrato; tale ultimazione ha consentito il trasferimento del materiale cartaceo esistente al primo piano della Sede ed ha dato il via libera ai lavori di trasformazione del vecchio archivio in uffici (Presidenza, Sala CdA e servizi igienici).

I lavori di adeguamento dello spazio resosi disponibile al primo piano della palazzina della Sede, iniziati a dicembre 2020, prevedono nel dettaglio:

- realizzazione dei fori per le nuove finestrate sui 4 pannelli in calcestruzzo prefabbricato, mediante taglio a setti progressivi degli stessi;

- consolidamento strutturale dei fori prima della successiva posa in opera dei nuovi serramenti;
- fornitura e posa in opera dei quattro nuovi serramenti di porta-finestra con davanzale, in analogia a quelli esistenti sulla parete Est della palazzina esistente;
- costruzione delle nuove pareti interne in cartongesso, comprese porte interne, adeguamento-integrazione dei controsoffitti e dei corpi illuminanti e dei pavimenti esistenti;
- realizzazione di due bagni (uomini e donne);
- adeguamento ed integrazione degli impianti elettrici, antincendio e di riscaldamento e raffrescamento dei nuovi uffici, comprese opere di finitura.

Contestualmente all'inizio dei lavori di trasformazione del vecchio archivio, a dicembre 2020, l'ufficio tecnico del primo piano della sede è stato suddiviso in due parti al fine di creare il nuovo Ufficio della Direzione Generale e quello della Segreteria di Direzione e Presidenza.

Infine, in parte del volume ancora libero vicino al nuovo archivio interrato è stata realizzata una nuova sala riunioni accessibile sia internamente dall'archivio stesso, che esternamente da Via Duca D'Aosta tramite una porta blindata.

E' proseguita l'attività incentrata sul perfezionamento degli interventi mirati a rendere più efficiente ed efficace la produzione del TPL e migliorare il sistema con nuove procedure per il mantenimento della certificazione integrata UNI EN ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002.

I pannelli fotovoltaici (28,3 kW) e gli accorgimenti tecnici adottati per minimizzare i consumi, anche per il 2020, hanno permesso un notevole risparmio energetico.

L'impianto di lavaggio continua a funzionare regolarmente. Durante il 2020 è stato acquistato un ulteriore gruppo di colonne sollevatrici per l'officina ed un impianto per la convergenza e campanatura delle ruote degli autobus.

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

Unità operativa di Monfalcone

Il compendio immobiliare di via della Marcelliana a Monfalcone, è stato acquistato da APT SpA a settembre 2020, così come previsto dal Contratto per la gestione dei servizi automobilistici di TPL con la Regione.

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)

L'area è stata oggetto del consueto mantenimento annuale da parte di APT. Completati i lavori di riqualificazione dell'area davanti l'ingresso della Stazione Ferroviaria da parte del Comune di Gorizia. Sono in fase di progettazione i lavori di revisione del lay-out delle corsie destinate al TPL da parte di RFI e del Comune di Gorizia.

Biglietteria e Autostazione di Grado

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

Biglietteria di Monfalcone

Nel corso del 2020 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

Infrastrutture di esercizio

Durante il 2020 è proseguita la manutenzione migliorativa delle pensiline comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli e bacheche. 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).

Confermata la funzionalità delle 7 paline elettroniche a led luminosi sulla rete urbana di Monfalcone (5 impianti) e di Gorizia (2 impianti). Sono previste per il 2021 nove ulteriori installazioni di monitor informativi nei principali centri di interscambio passeggeri.

Infrastrutture informatiche e telefoniche

Anche per il 2020 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.

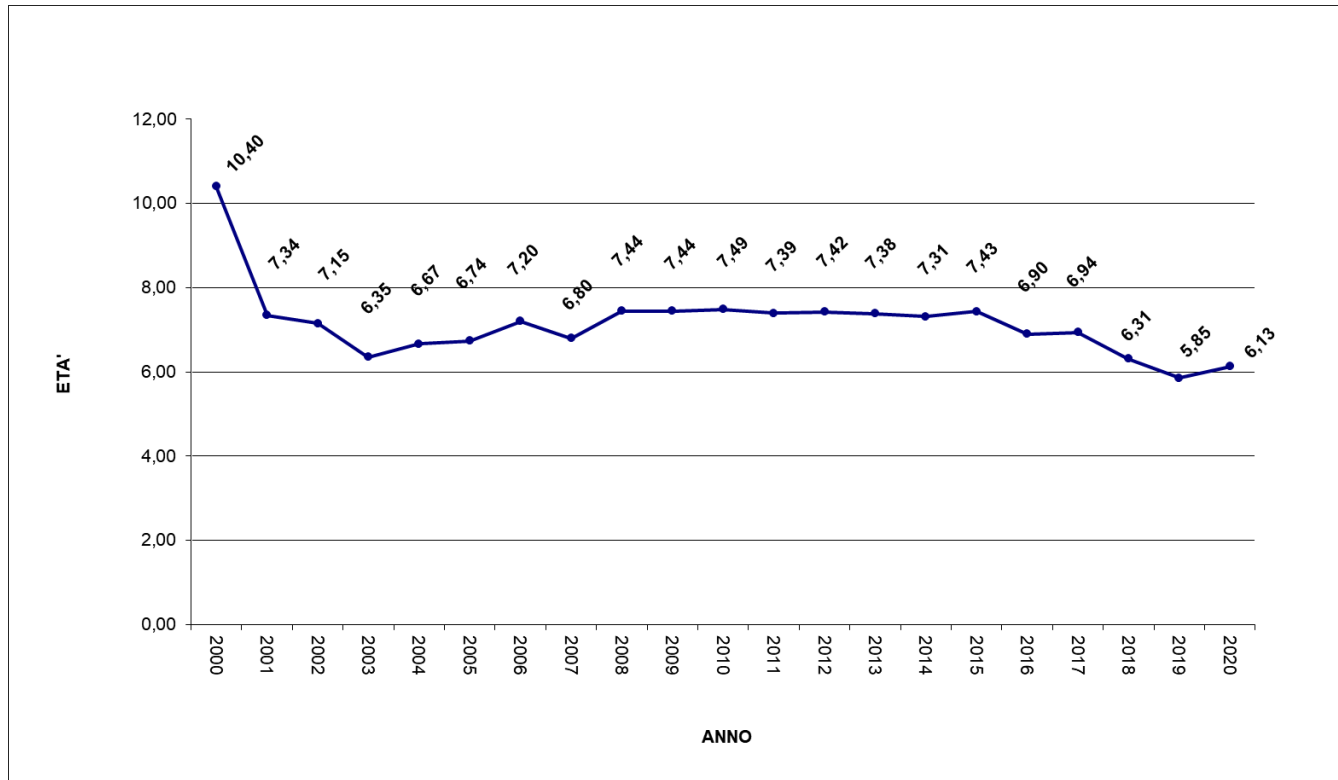
Rimane sostanzialmente invariato il sito internet aziendale www.apggorizia.it nella parte relativa all'interfaccia grafica e alle funzionalità; la parte del sito relativa alla "Società Trasparente" viene alimentata e implementata in accordo con le prescrizioni normative vigenti.

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

LA GESTIONE AMBIENTALE

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

Vetustà del parco mezzi L'età media globale del parco mezzi TPL al 31/12/2020 è pari a 6,13 anni.



Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

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

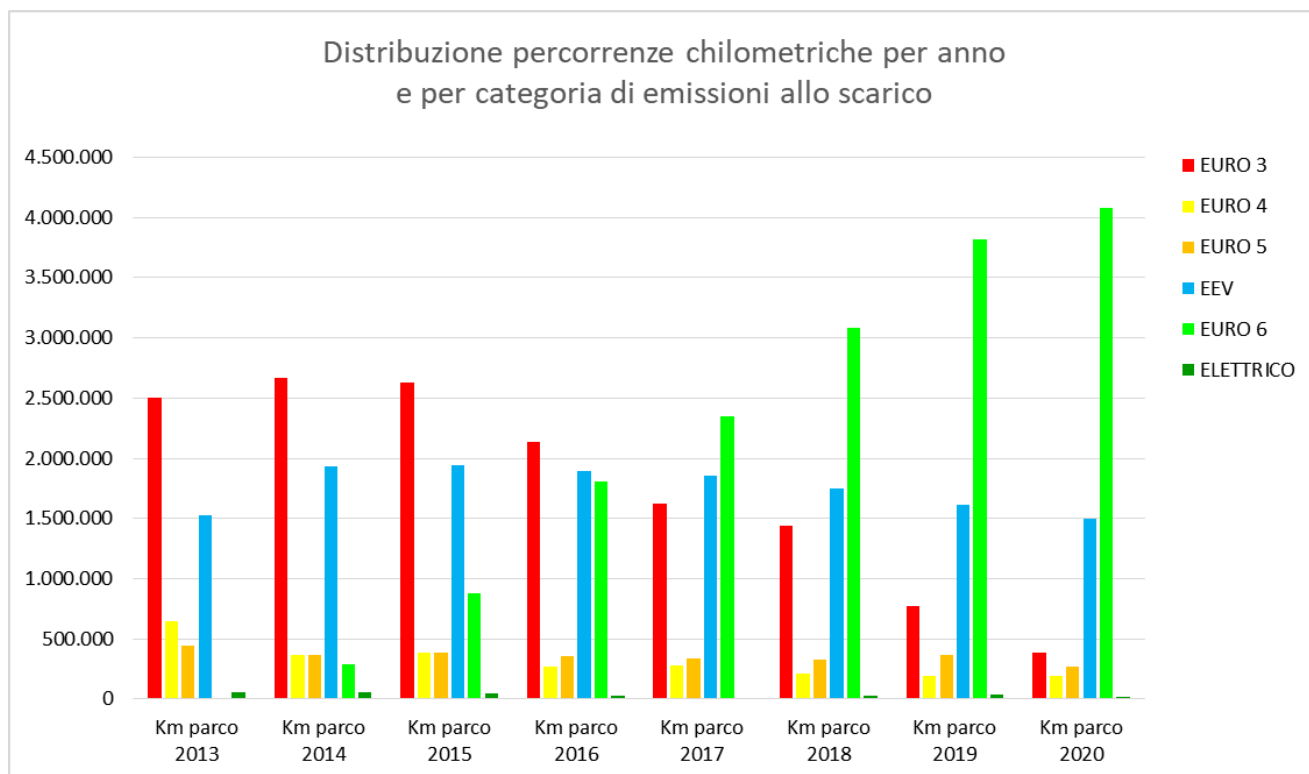
Anno	preeuro	euro 0	euro 1	euro 2	euro 3	euro 4	euro 5	EEV	≥ euro 6	elett	total e	tot euro 3 o sup.	% euro 3 o sup.	tot euro 4 o sup.	% euro 4 o sup.
2000	79	1	0	37	0	0	0	0	0	0	117	0	0,00	0	0,00
2001	55	1	0	48	13	0	0	0	0	0	117	13	11,10	0	0,00
2002	47	1	0	48	21	0	0	0	0	0	117	21	17,90	0	0,00
2003	35	1	0	48	33	0	0	0	0	0	117	33	28,20	0	0,00
2004	31	1	0	48	37	0	0	0	0	0	117	37	31,60	0	0,00
2005	26	1	0	47	43	0	0	0	0	0	117	43	36,80	0	0,00
2006	22	1	0	47	47	0	0	0	0	0	117	47	40,20	0	0,00
2007	13	1	0	47	51	5	0	0	0	0	117	56	47,90	5	4,27

Anno	preeuro	euro 0	euro 1	euro 2	euro 3	euro 4	euro 5	EEV	≥ euro 6	elett	total e	tot euro 3 o sup.	% euro 3 o sup.	tot euro 4 o sup.	% euro 4 o sup.
2008	10	1	0	48	51	7	0	0	0	0	117	58	49,60	7	5,98
2009	5	1	0	46	51	7	7	0	0	0	117	65	55,60	14	11,97
2010	1	0	0	45	51	7	8	5	0	0	117	71	60,70	20	17,09
2011	0	0	0	37	51	7	8	12	0	2	117	80	68,40	29	24,79
2012	0	0	0	29	51	7	8	20	0	2	117	88	75,20	37	31,62
2013	0	0	0	20	51	7	8	29	0	2	117	97	82,90	46	39,32
2014	0	0	0	13	49	7	8	30	8	2	117	104	88,90	55	47,01
2015	0	0	0	6	49	7	8	30	15	2	117	111	94,80	62	52,99
2016	0	0	0	1	42	7	8	30	27	2	117	116	99,10	74	63,25
2017	0	0	0	0	36	7	8	30	34	2	117	117	100,00	81	69,23
2018	0	0	0	0	24	7	8	30	46	2	117	117	100,00	93	79,49
2019	0	0	0	0	11	7	8	30	59	2	117	117	100,00	106	90,60
2020	0	0	0	0	8	7	8	30	64	2	119	119	100,00	111	93,27

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 2016	Km parco 2017	Km parco 2018	Km parco 2019	Km parco 2020	Trend 2020	Previsione 2021
PRE-euro	0	0	0	0	0	=	=
euro 0	0	0	0	0	0	=	=
euro 1	0	0	0	0	0	=	=
euro 2	48.915	0	0	0	0	=	=
euro 3	2.136.403	1.620.350	1.435.456	768.480	388.353	↓	↓
euro 4	273.111	280.333	215.740	191.994	193.114	=	=
euro 5	359.801	341.126	323.913	363.171	267.349	↓	=
EEV	1.896.226	1.851.477	1.752.781	1.615.526	1.494.323	↓	=
euro 6	1.809.166	2.352.005	3.084.961	3.818.407	4.078.781	↑	↑
ELETRICO	29.081	13.309	26.635	33.189	16.013	↓	=

Come previsto, in proporzione alla numerosità di ciascuna categoria, e come evidenziato dal grafico seguente, le percorrenze con motori euro 3 sono diminuite sensibilmente; i chilometri percorsi da veicoli ELETRICI sono diminuiti a causa di guasti sui mezzi; viceversa, l'utilizzo di motori euro 6 è in forte aumento. Tale trend è previsto anche per il 2021.



Il parco dei mezzi APT “extra TPL” al 31/12/2020 è composto per categoria di emissioni allo scarico come evidenziato alla tabella seguente:

TIPOLOGIA SERVIZIO	STANDARD EMISSIONI	Q.TA'
TURISMO (TOT 7)	euro 0	-
	euro 1	-
	euro 2	-
	euro 3	-
	euro 4	-
	euro 5	4
	EEV	-
	euro 6	3
TRENINO TURISTICO	euro 2	1
TRANSFRONTALIERA	EEV	1
SUB-CONCESSIONE	euro 6	1
SCUOLABUS (TOT 10)	euro 2	1
	euro 3	2
	euro 4	3
	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 2018	kWh 2019	kWh 2020
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 6	sede	5.073	5.102	5.057
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	8.701	8.696	8.851
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	4.462	4.188	3.907
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	3.993	4.089	4.522
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	9.937	9.878	9.947

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 2017	kWh 2018	kWh 2019	kWh 2020
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	0 (*)	14.992	20.703	14.246
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	Matr. 280	13.962	13.218	14.870	2.729

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

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2018	mc 2019	mc 2020
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (sanitaria)	deposito	931	922	1.150
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (antincendio)	deposito	10	10	5
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	967	773	706

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2018	mc 2019	mc 2020
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	13.850	13.991	17.928
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	4.380	4.117	6.374

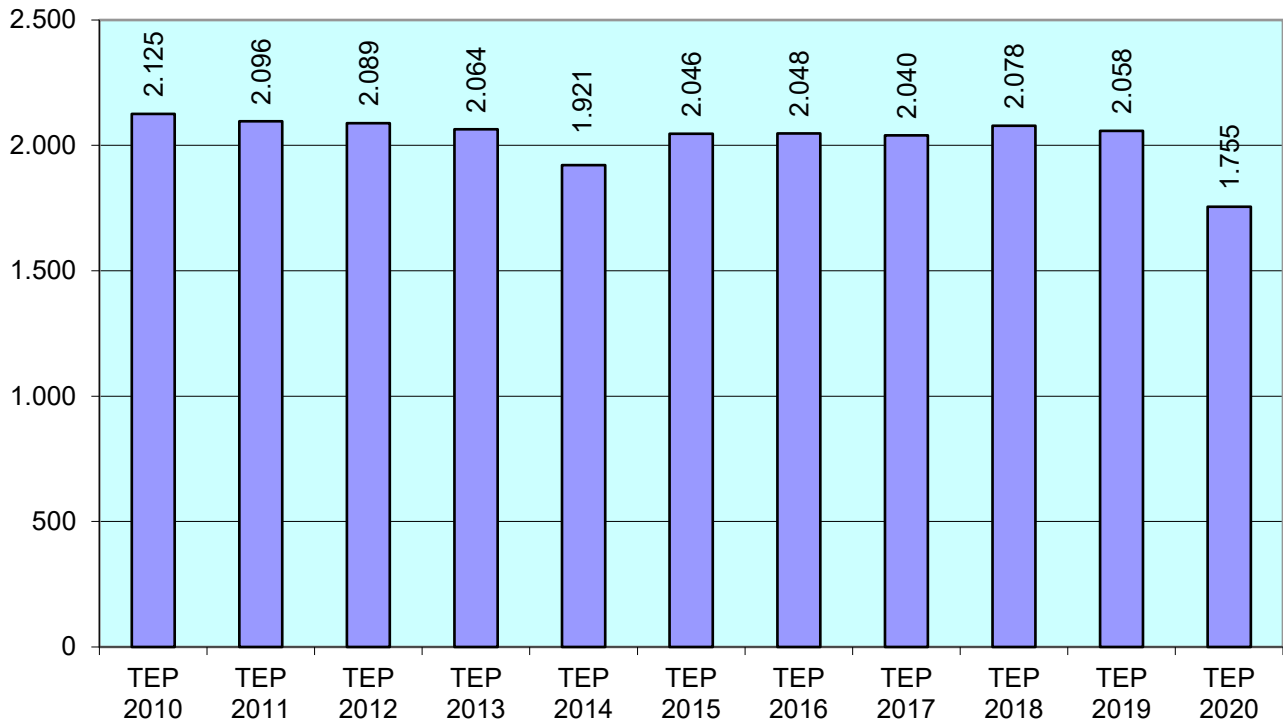
tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2018	litri 2019	litri 2020
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	1.405.331	1.407.313	1.117.334
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	839.583	811.997	766.090
gasolio	Distributori esterni	esterno	135.491	136.670	117.525
TOTALI			2.324.161	2.380.405	2.000.949

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

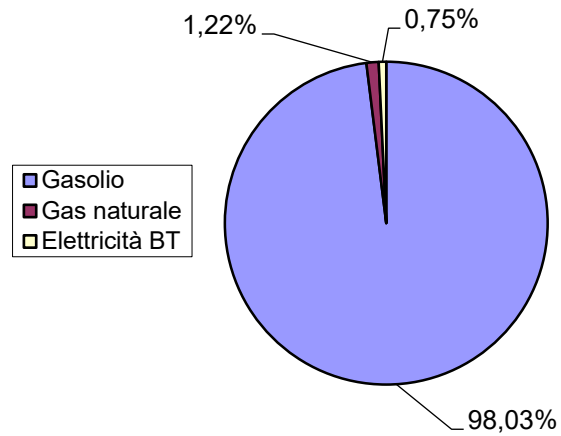
tipologia	TEP 2015	TEP 2016	TEP 2017	TEP 2018	TEP 2019	TEP 2020
TEP	2.046	2.048	2.040	2.078	2.058	1.755

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2020, ha obbligato l'Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

Il valore relativo al 2020, influenzato principalmente dal decremento delle percorrenze chilometriche del parco mezzi a causa delle riduzioni del servizio dovute all'Emergenza Covid-19, è diminuito.



Nel dettaglio, per quanto riguarda il 2020, 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 2017	kWh 2018	kWh 2019	kWh 2020
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	19.363	20.099	20.341	21.047

Obiettivi di miglioramento

Il raffronto dei risultati ottenuti ed i target per il 2020 sono evidenziati nella seguente tabella:

Fattore di miglioramento	Unità di misura	Situazione 31/12/2019	Situazione 31/12/2020	Target 31/12/2020
Sinistrosità mezzi di trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 50.846	1 ogni 67.072	1 ogni 70.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	50%	49%	52%
	età media parco	5,85	6,13	5,56
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 urbani con accesso ribassato	100%	100%	100%
Mezzi attrezzati	n° bus attrezzati con pedana	59	59	61
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	100%	100%	100%

I target per l'anno 2020, tranne quello relativo ai sinistri, sono stati sostanzialmente 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

L'ambito delle relazioni con l'utenza è fra quelli che sono stati maggiormente influenzati nel 2020 sia dall'emergenza COVID 19 che dal subentro di TPL FVG quale gestore unico del tpl in regione.

Il presente capitolo nelle varie sottosezioni tiene conto delle attività portate avanti da APT nel primo semestre e delle modifiche intervenute nella seconda parte dell'anno

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.

Fino al 10 giugno 2020: gli operatori rispondevano da lunedì a venerdì dalle 7.30 alle 19.15 ed il sabato dalle 7.30 alle 13.15; il servizio era operativo anche in caso di sciopero. Per ottenere una adeguata efficienza e copertura la gestione era stata affidata ad un soggetto terzo con operatori dedicati e appositamente formati per fornire all'utenza sia le informazioni sul servizio e sulle tariffe che la necessaria assistenza in caso di reclami.

Dall'11 giugno il servizio fornito da APT è cessato. A disposizione degli utenti il call center TPL FVG che fornisce assistenza alla clientela e informazioni relative a tutto il servizio regionale. Il servizio risponde tutti i giorni dalle ore 6.00 alle ore 22.00

Pubblicazioni

APT, anche dopo il subentro, ha voluto mantenere la pubblicazione anche in forma cartacea dei fascicoli e dei tascabili inerenti gli orari estivi 2020 e gli orari invernali 2020-2021. Un'attività che ha sempre caratterizzato APT, in quanto, pur proiettandosi verso forme di comunicazione più avanzate e smart ha scelto di non trascurare anche gli strumenti più tradizionali per garantire a tutti i tipi di utenza le necessarie informazioni.

Tipologia pubblicazione	N° copie stampate ESTATE 2019	N° copie stampate INVERNO 2019/20
Servizio urbano Gorizia	7500*	4.500**
Servizio urbano Monfalcone	6.500	7.000
Servizio Grado urb+extra	10.000	4.000
Servizio extraurbano	8.000	10.000
Linea 51+Aeroporto	10.000	8.000

Tipologia pubblicazione	N° copie stampate ESTATE 2019	N° copie stampate INVERNO 2019/20
Linea Marittima	6.000	-
Bicibus	3.000	-

* =1000 copie in lingua slovena

°= numero di copie ridotte in vista del cambio percorso linea 1 programmato a gennaio 2021

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.

Il materiale viene stampato a cura di APT ma come buona parte di tutto ciò che concerne il rapporto con l'utenza è brandizzato con il logo di TPL FVG.

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. L'aggiornamento del materiale informativo da APT a TPL FVG ha subito dei rallentamenti non dipendenti da APT e non è stato ancora completato.

I bus sono anche dotati di apparecchiature elettroniche che offrono ulteriori informazioni all'utenza tramite dispositivi video ed audio che indicano la "prossima fermata".

In particolare dal 2020 sono presenti a bordo dei bus urbani anche dei monitor installati per rappresentare graficamente i percorsi e le successive fermate con l'orario in tempo reale, permettono anche di visualizzare tutte le linee in transito in ciascuna fermata e fornire ai passeggeri avvisi e comunicazioni sul servizio in caso di deviazioni o scioperi.

Sito Internet e Newsletter

Il sito web rappresenta uno dei canali più importanti per la comunicazione con gli utenti, con i cittadini, con le istituzioni.

Da giugno 2020 il sito www.tplfvg.it, così come si è detto relativamente al numero verde, offre le informazioni e l'assistenza sul servizio per tutto il territorio regionale e viene alimentato dagli operatori delle singole aziende secondo il territorio di competenza.

Il sito di APT oltre a svolgere la propria funzione istituzionale continua ad affiancare il sito regionale nell'approfondimento di notizie ed argomenti inerenti il servizio di tpl nell'area territoriale isontina. A fine 2020 è stato avviato il progetto per la costruzione di un sito nuovo che va oltre un mero restyling ma viene ripensato ex novo per offrire all'azienda uno strumento efficace sia a livello informativo che comunicativo, nel progetto anche l'attivazione graduale di profili social istituzionali.

La Newsletter informativa di APT è stata attiva fino al subentro di TPL FVG. Anche in questo caso nel corso del 2021 con l'attivazione del nuovo sito verrà verificata l'eventualità di una nuova newsletter aziendale.

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 fino all'orario invernale 2019/20 sono state affisse nella versione bilingue.

Da giugno 2020 le tabelle orario con logo TPL FVG affisse in fermata vengono prodotte tramite un software unico regionale e mostrano un layout completamente diverso da quello tradizionalmente fornito da APT.

Su ogni palina è stato anche inserito un QR code che inquadrato con uno smartphone offre in tempo reale informazioni sull'arrivo dei bus alla fermata.

Il software unico regionale nel 2020 non ha consentito la produzione interamente bilingue delle tabelle nelle aree della minoranza slovena e la situazione determinata dall'emergenza covid ha rallentato i tempi per gli interventi necessari ad un processo di automatizzazione anche per le traduzioni in sloveno.

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.

Nel 2021 è prevista una notevole implementazione di questi strumenti.

Pensiline con bacheche

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

In particolari punti strategici sono presenti delle bacheche autonome di ampia dimensione per un'informazione più completa: Aeroporto, Autostazione di Grado, Area CIP a Gorizia, Monfalcone Via Valentinis e nelle fermate centrali della piazza.

Nelle pensiline presso le fermate con un intenso transito di corse o punto di coincidenza sono stati affissi dei tabelloni riepilogativi contenenti sia gli orari della fermata che le altre disposizioni (regolamento, tariffe, etc.), un tanto per concentrare tutte le informazioni in un unico punto e facilitarne la lettura.

Nel corso del 2020 questi spazi si sono rivelati molto utili per una capillare informativa sulle norme comportamentali e gli avvisi relativi all'emergenza covid19. (vedi campagne informative)

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.

Nel 2021 è prevista la personalizzazione anche con logo TPL delle insegne e degli accessi alle biglietterie.

Campagne promozionali e informative

Emergenza COVID 19

Nel 2020 l'attività informativa è stata focalizzata soprattutto su tutto ciò che era attinente all'emergenza covid 19.

Nel corso dell'anno sia come APT sia come TPL FVG è stato costante l'impegno per fornire una comunicazione corretta e sempre aggiornata relativamente alle norme di comportamento e agli avvisi.

Tutto il materiale informativo all'interno e all'esterno del bus, presso le fermate, le pensiline, le biglietterie e gli uffici nel corso dell'anno è stato più volte aggiornato e completamente sostituito secondo le indicazioni dei DPCM e delle ordinanze regionali che si sono succedute.

Stessa procedura ha riguardato anche la comunicazione sulle diverse modifiche al servizio intervenute nel corso dell'anno con particolare rilievo all'informativa dedicata ai servizi per gli studenti.

Servizi estivi

Per quanto attiene alle consuete campagne promozionali sui servizi estivi, considerata la problematica situazione in essere durante l'estate 2020 si è provveduto, comunque, seppur in misura ridotta, alla stampa e diffusione in particolare nelle località turistiche di materiale informativo su bicibus e linea marittima. Anche in questo caso il materiale è stato prodotto con il logo di TPL FVG.

RAPPORTI CON IL CLIENTE/UTENTE

RECLAMI E 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.

Nel corso del 2020 sono intervenute delle modifiche per quanto riguarda la gestione di Reclami e Segnalazioni, correlate all'avvio dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale nella Regione Friuli Venezia Giulia al consorzio TPL FVG scarl, di cui APT fa parte.

Per quanto riguarda, in generale, la comunicazione ed il rapporto con il cliente, infatti, TPL FVG aveva avviato già precedentemente alla fase di subentro degli appositi Gruppi di lavoro, finalizzati a costruire prassi, linee di comportamento e gestioni armonizzate e, ove possibile, comuni, in modo da concretizzare un'interfaccia uniforme per il cliente, non solo negli aspetti formali e grafici, ma anche e soprattutto nel livello del servizio di informazione ed assistenza. Operazione ambiziosa e complessa, considerata la diversità delle quattro aziende consorziate sia in termini di propria struttura organizzativa, che di peculiarità territoriali inerenti al trasporto effettuato ed alla clientela servita. L'attività dei Gruppi è stata particolarmente intensa ed impegnativa nelle fasi di realizzazione di alcuni step, soprattutto nel periodo di subentro contrattuale e per quanto riguarda la parte di software gestionali a supporto, sito internet, elaborazioni grafiche per la visual identity, ma prosegue costantemente, in base alle esigenze che via via si presentano ed alle problematiche che richiedono una gestione ed una concertazione comune.

In quest'ottica è stata costruita la sezione di gestione di Reclami e Segnalazioni sul software gestionale Arxivar, a gestione centralizzata di TPL FVG ma con operatori appartenenti alle aziende consorziate, introdotta in fase sperimentale già dal 1° gennaio 2020 e, grazie a questo periodo di rodaggio, pienamente operativa dal 11 giugno 2020, data del concreto avvio del servizio di trasporto regionale da parte di TPL FVG scarl.

Il Reclamo o la Segnalazione vengono inoltrati, direttamente dal cliente o da parte di un operatore del Numero Verde unico, attraverso il form dedicato presente sul sito internet www.tplfvg.it. Il gestionale Arxivar lo acquisisce in maniera automatica e consente poi di procedere alla redazione e spedizione della risposta al segnalante, con possibilità di caricamento nella pratica digitale di tutti gli allegati costituenti l'istruttoria di verifica ed il trattamento di eventuali non conformità. La prassi è codificata da procedura aziendale del Sistema di Gestione Integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza, già applicata da anni e che ha recepito le nuove modalità introdotte dalla gestione consortile.

La codifica di Reclami e Segnalazioni è stata inoltre concepita con indicazioni di argomento e dettaglio coordinate con la norma UNI EN 13816:2002 "Trasporto pubblico di passeggeri. Definizione, obiettivi e misurazione della qualità dei servizi", già ottenuta da anni da ciascuna delle aziende consorziate e prevista come obbligo per la partecipazione alla gara di affidamento del servizio. Tale codifica consente una puntuale analisi dei contenuti dei reclami pervenuti, utile per monitorare anche attraverso la percezione dell'utenza il livello di servizio offerto, intervenire tempestivamente per la risoluzione delle situazioni critiche ed orientare gli eventuali investimenti tecnologici a supporto della mobilità, le attività di miglioramento, le campagne di informazione e marketing. I dati raccolti confluiscono anche nel gestionale Tableau dell'attività di Business Intelligence, costituendo uno degli elementi che vengono puntualmente monitorati da TPL FVG.

La scelta sull'opportunità di identificare l'istanza come un Reclamo o come una Segnalazione viene ora effettuata dal cliente, che utilizza una delle due possibilità in base alla propria personale percezione della gravità del problema riscontrato o del carattere della richiesta. La modalità di gestione e le attività di istruttoria sono, tuttavia, le medesime in entrambi i casi, quindi l'analisi di alcuni dati può essere significativa anche ove letti nel complesso e nella totalità delle pratiche, come ad esempio per quanto riguarda i tempi di risposta.

La nuova procedura prevede infatti che la risposta al cliente venga fornita entro 20 giorni lavorativi, mentre va fornito riscontro entro 10 giorni lavorativi se la segnalazione perviene dai competenti uffici della Regione. Il gestionale Arxivar consente di tenere sotto controllo agevolmente le scadenze e, per APT, tutte le pratiche sono state chiuse nei tempi previsti. Nel 2020 i tempi di risposta medi, considerando il numero complessivo di Reclami e Segnalazioni (totale 528), si attestano a 6 giorni lavorativi, nonostante il notevole aumento di pratiche conseguenti alla particolare situazione generata dall'emergenza epidemiologica Covid 19 ed alcune tematiche da essa innescate, come ad esempio i rimborsi per la mancata fruizione degli abbonamenti durante il periodo di lockdown di marzo – aprile 2020.

Ad ogni modo, laddove l'oggetto sia di rapida gestione o preveda un semplice riscontro ad una richiesta di informazioni, si prevede di fornire risposta al cliente nel minor tempo possibile.

La percentuale di pratiche, per le quali l'istruttoria abbia accertato un disservizio o comunque la necessità di un intervento correttivo per la risoluzione del problema, risultano nel complesso pari al 19%.

Le tabelle di seguito illustrano l'incidenza delle casistiche sui Reclami e sulle Segnalazioni, confermando che la maggior parte delle questioni sono riconducibili agli aspetti legati alla regolarità, affidabilità e puntualità del servizio ed al comportamento del personale.

RECLAMI:

ARGOMENTO		DETTAGLI ARGOMENTO		
Rete copertura oraria	1.1	Fermate (servizio)	0	9
	1.2	Copertura oraria	9	
Regolarità del servizio e puntualità mezzi	2.1	Anticipo alla partenza	5	76
	2.2	Ritardo di arrivo, a capolinea o fermata intermedia	16	
	2.3	Passaggio in anticipo	7	
	2.4	Mancato passaggio	24	
	2.5	Mancata effettuazione fermata/mancata apertura porte	23	
	2.6	Ritardo partenza dal capolinea	1	
Informazioni	3.1	Mancata/incompleta/errata informazione	5	16
	3.2	Orario palina non aggiornata	0	
	3.3	Funzionamento sistemi di informazione dinamica a terra	0	
	3.4	Funzionamento sistemi di informazione dinamica a bordo	0	
	3.5	Funzionamento sistemi telematici (per es. sistemi on line)	11	
Facilità d'uso del servizio	4.1	Disponibilità punti vendita	2	9
	4.2	Funzionamento emettitrici	6	
	4.3	Mancata emissione a bordo	1	
Infrastrutture di esercizio	5.1	Fermate (paline)	0	0
	5.2	Autostazioni/Biglietterie	0	
Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore	6.1	Incidente	0	4
	6.2	Caduta	0	
	6.3	Aggressione	0	
	6.4	Furto/borseggio	0	
	6.5	Condotta di guida	4	
Affidabilità del servizio	7.1	Corsa mancante/interrotta	2	25
	7.2	Disservizio in linea (mancata coincidenza, mancato carico per sovraffollamento)	23	
Comfort del servizio	8.1	Clima/riscaldamento	0	20
	8.2	Affollamento	19	
	8.3	Strumentazione di bordo (pulsante di chiamata, oblitteratrice, ecc.)	1	
Pulizia e condizioni igieniche delle vetture	9.1	Pulizia esterna	0	0
	9.2	Pulizia interna (no sedile)	0	
	9.3	Pulizia sedili	0	
Servizi per viaggiatori con ridotta capacità motoria	10.1	Funzionamento pedana	0	0
	10.2	Avvisi sonori ipovedenti	0	
Integrazione modale	11.1	Coincidenza con autobus	0	0
	11.2	Coincidenza con treno/aereo	0	
	11.3	Trasporto bici	0	
Aspetti relazionali e comunicazione del personale	12.1	Comportamento personale di guida	34	38
	12.2	Aspetto del personale di guida	0	
	12.3	Comportamento altro personale	4	
	13.1	Rapporto con Regione FVG	0	6

ARGOMENTO		DETTAGLI ARGOMENTO		
Rapporto istituzionale con l'utenza	13.2	Rapporto con le Aziende	6	
Attenzione all'ambiente	14.1	Inquinamento	0	0
	14.2	Vetustà dei mezzi	0	
Rapporti tra utenti	15.1	Diverbio tra utenti	0	0
	15.2	Trasporto animali	0	
	15.3	Igiene e decoro	0	
Richiesta informazioni	16.1	Orario di linea	0	7
	16.2	Servizio	0	
	16.3	Titoli di viaggio	6	
	16.4	Varie	1	
Elogio	17.1	Comportamento dipendente	0	
	17.2	Iniziativa aziendale	0	
Totale				210

SEGNALAZIONI:

ARGOMENTO		DETTAGLI ARGOMENTO		
Rete copertura oraria	1.1	Fermate (servizio)	9	45
	1.2	Copertura oraria	36	
Regolarità del servizio e puntualità mezzi	2.1	Anticipo alla partenza	0	19
	2.2	Ritardo di arrivo, a capolinea o fermata intermedia	2	
	2.3	Passaggio in anticipo	0	
	2.4	Mancato passaggio	7	
	2.5	Mancata effettuazione fermata/mancata apertura porte	8	
	2.6	Ritardo partenza dal capolinea	2	
Informazioni	3.1	Mancata/incompleta/errata informazione	6	60
	3.2	Orario palina non aggiornata	0	
	3.3	Funzionamento sistemi di informazione dinamica a terra	4	
	3.4	Funzionamento sistemi di informazione dinamica a bordo	0	
	3.5	Funzionamento sistemi telematici (per es. sistemi on line)	50	
Facilità d'uso del servizio	4.1	Disponibilità punti vendita	1	1
	4.2	Funzionamento emettitrici	0	
	4.3	Mancata emissione a bordo	0	
Infrastrutture di esercizio	5.1	Fermate (paline)	5	6
	5.2	Autostazioni/Biglietterie	1	
Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore	6.1	Incidente	0	3
	6.2	Caduta	0	
	6.3	Aggressione	0	
	6.4	Furto/borseggio	0	
	6.5	Condotta di guida	3	
Affidabilità del servizio	7.1	Corsa mancante/interrotta	1	4
	7.2	Disservizio in linea (mancata coincidenza, mancato carico per sovraffollamento)	3	
Comfort del servizio	8.1	Clima/riscaldamento	2	17
	8.2	Affollamento	14	
	8.3	Strumentazione di bordo (pulsante di chiamata, oblitteratrice, ecc.)	1	
	9.1	Pulizia esterna	0	1

ARGOMENTO		DETTAGLI ARGOMENTO		
Pulizia e condizioni igieniche delle vetture	9.2	Pulizia interna (no sedile)	1	
	9.3	Pulizia sedili	0	
Servizi per viaggiatori con ridotta capacità motoria	10.1	Funzionamento pedana	0	0
	10.2	Avvisi sonori ipovedenti	0	
Integrazione modale	11.1	Coincidenza con autobus	1	1
	11.2	Coincidenza con treno/aereo	0	
	11.3	Trasporto bici	0	
Aspetti relazionali e comunicazione del personale	12.1	Comportamento personale di guida	12	12
	12.2	Aspetto del personale di guida	0	
	12.3	Comportamento altro personale	0	
Rapporto istituzionale con l'utenza	13.1	Rapporto con Regione FVG	0	1
	13.2	Rapporto con le Aziende	1	
Attenzione all'ambiente	14.1	Inquinamento	2	2
	14.2	Vetustà dei mezzi	0	
Rapporti tra utenti	15.1	Diverbio tra utenti	1	7
	15.2	Trasporto animali	0	
	15.3	Igiene e decoro	6	
Richiesta informazioni	16.1	Orario di linea	3	139
	16.2	Servizio	2	
	16.3	Titoli di viaggio	130	
	16.4	Varie	4	
Elogio	17.1	Comportamento dipendente	0	0
	17.2	Iniziativa aziendale	0	
Totale				318

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 di cui	184	D+E
	oggetti rinvenuti a bordo e consegnati direttamente dal personale	99	
B	oggetti rinvenuti in seguito a richiesta del proprietario	85	
C			
D	OGGETTI CONSEGNATI AL PROPRIETARIO	131	
E	OGGETTI CONSEGNATI ALLA POLIZIA MUNICIPALE	53	
F	TOTALE RICHIESTE REGISTRATE DA SEGRETERIA di cui	169	G+H
G	esito positivo con consegna al proprietario	80	
H	esito negativo	89	

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.

(per i dati relativi all'indagine del Cliente Misterioso si rimanda alla Carta Servizi pubblicata nel mese di giugno)

Customer Satisfaction- Analisi Rilevazione invernale 2020/2021

L'indagine che fa riferimento al servizio invernale 2020/2021 è stata effettuata ancora secondo le modalità ed i criteri degli anni precedenti; dal 2021 è prevista l'indagine su base regionale secondo le procedure definite da TPL FVG.

La rilevazione 2020/2021 è coerente con le indicazioni espresse dalla Regione Friuli Venezia Giulia per la rilevazione della qualità del trasporto pubblico locale riferite al precedente contratto di servizio.

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 (nei servizi pubblici locali)

La rilevazione è stata compiuta del mese di Febbraio 2021. È importante evidenziare l'arco temporale di svolgimento (periodo invernale) per comprendere l'evoluzione di alcuni driver, condizionati dal periodo dell'emergenza covid e dalla fruizione degli utenti intervistati.

La rilevazione è stata realizzata attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate degli autobus. Complessivamente sono stati intervistati 350 utilizzatori del servizio di Trasporto Pubblico Locale, rispetto ai 700 degli anni precedenti.

La relazione considera la performance di 24 driver, confrontati nel tempo e suddivisi per servizio urbano e servizio extraurbano.

Tali driver concorrono alla definizione dell'indice di customer satisfaction (CSI)

	Interviste realizzate	Indice Sintetico di Soddisfazione			Indice Generale di Soddisfazione		
		2018	2019	2020	2018	2019	2020
Complessivo	N = 700	91,3	91,4	87,3	91,4	96,4	94,6

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:

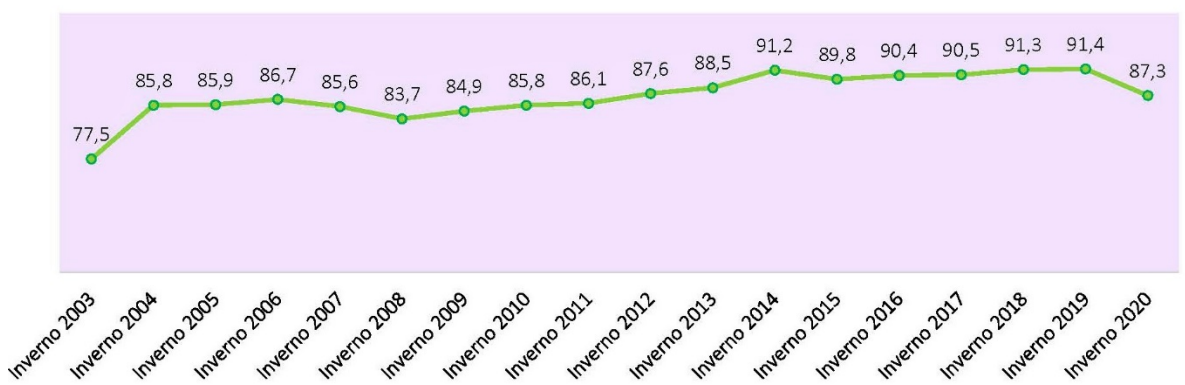
- definizione dell'indice di soddisfazione (quota di clienti soddisfatti – valutazione maggiore o uguale a 6 su scala da 1 a 10);
- ponderazione di tali indici di soddisfazione per l'importanza del singolo item misurata in base alle percezioni dei clienti.

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, nonostante il risultato sia inferiore all'anno precedente, genera comunque valore aggiunto rispetto alle performance dirette di prodotto e servizio considerate.

Confronto temporale Indice Sintetico di Soddisfazione



Inverno '03	Inverno '04	Inverno '05	Inverno '06	Inverno '07	Inverno '08	Inverno '09	Inverno '10	Inverno '11	Inverno '12	Inverno '13	Inverno '14	Inverno '15	Inverno '16	Inverno '17	Inverno '18	Inverno '19	Inverno '20
77,5	85,8	85,9	86,7	85,6	83,7	84,9	85,8	86,1	87,6	88,5	91,2	89,8	90,4	90,5	91,3	91,4	87,3

LA QUALITÀ PERCEPITA (Indice di soddisfazione)

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

I 5 aspetti più graditi risultano essere:

- Sicurezza del viaggio 99,5
- Info in fermata 97,9
- Sicurezza personale 97,4
- Cortesia e prof. personale viaggiante 97,3
- Cortesia e prof. personale uffici 95

Indice di soddisfazione: confronto inverno 2019/20 – inverno 2020/2021	2019/20	2020/2021	Gap
DISPONIBILITÀ			
La frequenza del servizio	93,9	93,1	-0,8
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	89,8	80,8	-9
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	88,6	89,3	0,7
ACCESSIBILITÀ			
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	94,0	88,3	-5,7
La riconoscibilità della fermata	95,8	92,9	-2,9
INFORMAZIONI			
Il livello di informazione sul servizio prestato libretti orari	89,8	87,6	-2,2
Il livello di informazione sul servizio prestato sito web		76,7	-13,1
Il livello di informazione sul servizio prestato numero verde		66,4	-23,4
Le informazioni del servizio in fermata	94,2	97,9	3,7
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del	93,9	86,8	-7,1
TEMPO			
La puntualità del servizio	92,6	83,9	-8,7
L'affidabilità del servizio intesa come continuità e regolarità del servizio	94,5	86,8	-7,7
ATTENZIONE AL CLIENTE			
La cortesia e professionalità del personale viaggiante	95,4	97,3	1,9
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	96,3	95	-1,3
La prontezza di risposta ai reclami	86,7	-	-
COMFORT			
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso	90,1	85	-5,1
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	84,3	77,1	-7,2
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	87,9	87,9	0
Il livello di affollamento dei mezzi	92,9	89,7	-3,2
Il rapporto comfort/costo del servizio	89,5	86	-3,5
SICUREZZA			
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	98,9	99,5	0,6
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	98,9	97,4	-1,5
IMPATTO AMBIENTALE			
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	95,6	89,5	-6,1

LA QUALITÀ ATTESA (Indice di importanza)

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

I fattori che presentano un alto indice di importanza sono:

- la sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (9,96)
- la sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,97)
- informazioni in fermata (9,93) la puntualità del servizio (9,88)
- l'affidabilità del servizio (9,93)
- puntualità (9,89)

Indice di IMPORTANZA	2019/20	2020/2021
DISPONIBILITÀ		
La frequenza del servizio	9,93	9,87
La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici	9,66	9,56
La qualità dei servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	9,70	9,52
ACCESSIBILITÀ		
La facilità di reperimento dei titoli di viaggio	9,83	9,84
La riconoscibilità della fermata	9,78	9,87
INFORMAZIONI		
Il livello di informazione sul servizio prestato attraverso i libretti orari	9,81	9,79
Il livello di informazione sul servizio prestato attraverso il sito web		9,86
Il livello di informazione sul servizio prestato attraverso il numero verde		9,81
Le informazioni del servizio in fermata	9,79	9,93
La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio	9,73	9,72
TEMPO		
La puntualità del servizio	9,88	9,89
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	9,72	9,82
La cortesia e professionalità del personale degli uffici	9,71	9,75
La prontezza di risposta ai reclami	9,95	-
OMFORT		
Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso (es. pianale ribassato)	9,79	9,68
La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi	9,80	9,76
La comodità nell'attesa per la presenza di pensiline e panche confortevoli	9,71	9,62
Il livello di affollamento dei mezzi	9,67	9,80
Il rapporto comfort / costo del servizio offerto	9,83	9,87
SICUREZZA		
La sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti	9,92	9,96
La sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi	9,92	9,97
IMPATTO AMBIENTALE		
L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	9,79	9,76

LA MAPPA DELLE PRIORITÀ DI INTERVENTO

La Mappa delle Priorità d'Intervento fornisce indicazioni operative derivanti dall'analisi di Customer Satisfaction svolta. L'analisi congiunta dei livelli di soddisfazione e dei giudizi di importanza offre un quadro organico delle priorità di intervento per l'azienda.

Nel quadrante in alto a destra (MIGLIORARE) sono evidenziati i driver rispetto ai quali è espressa una valutazione critica e che nel contempo sono ritenuti importanti.

Nel quadrante in basso a destra (CONTROLLARE) sono segnalati i driver che è necessario valorizzare in seconda battuta, in quanto fonte di bassa soddisfazione ma verso i quali è riposta una importanza minore rispetto ai precedenti.

Nel quadrante in alto a sinistra (MANTENERE) sono segnalati i driver di eccellenza, in cui a fronte di una soddisfazione elevata si registra una importanza altrettanto elevata.

Nel quadrante in basso a sinistra (COMUNICARE) sono segnalati i driver ritenuti meno rilevanti ma che comunque soddisfano l'utente. Si tratta comunque di driver da valorizzare, per impedire che ricadano in uno dei quadranti di attenzione.

+		SODDISFAZIONE		-
IMPORTANZA	MANTENERE – punti di forza	MIGLIORARE – punti di debolezza		
	La sicurezza personale	La prontezza di risposta nei reclami		
	La sicurezza del viaggio	La puntualità del servizio		
	Le informazioni del servizio in fermata	Il rapporto comfort / costo del servizio offerto		
	La riconoscibilità della fermata	Il livello di informazione sul servizio prestato attraverso il sito web		
	La frequenza del servizio	La facilità di reperimento dei titoli di viaggio		
	La cortesia e professionalità del personale viaggiante	Il livello di informazione sul servizio prestato attraverso il numero verde		
	Il livello di affollamento dei mezzi	Il livello di informazione sul servizio prestato attraverso i libretti orari		
	COMUNICARE - opportunità	CONTROLLARE - minacce		
	L'attenzione di APT Gorizia per la tutela dell'ambiente	La pulizia e le condizioni igieniche dei mezzi		
	La cortesia e professionalità del personale degli uffici	La tempestività di diffusione delle informazioni in caso di anomalie del servizio		
	Servizi riservati ai viaggiatori con ridotte capacità motorie	Il comfort del viaggio, cioè climatizzazione, facilità di accesso		
		La comodità nell'attesa		
		La presenza di coincidenze con altri mezzi pubblici		
-				

LINEA MARITTIMA Analisi Rilevazione estate 2020

Come nelle precedenti stagioni estive, oltre ai normali controlli effettuati dall'ufficio titoli di viaggio per verificare la regolarità del servizio e la congruità dei titoli di viaggio emessi, nel mese di agosto si è svolta la **Customer Satisfaction**.

Gli obiettivi principali che ci si è proposto di perseguire sono i seguenti:

- Misurare la Customer Satisfaction complessiva dei clienti per il servizio erogato;
- Elaborare i dati con presentazione degli indici di Customer Satisfaction;
- Fornire un'indicazione puntuale sugli aspetti verso cui si riversano le aspettative della clientela per un miglioramento degli standard di qualità del servizio.

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

La rilevazione è stata realizzata nel mese di agosto 2020 attraverso la somministrazione di interviste personali presso le fermate o a bordo.

Complessivamente sono stati intervistati 70 utilizzatori del servizio Linea Marittima.

INDICE GENERALE DI SODDISFAZIONE

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

Totale interviste realizzate	Indice Generale di soddisfazione
N = 70	100

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

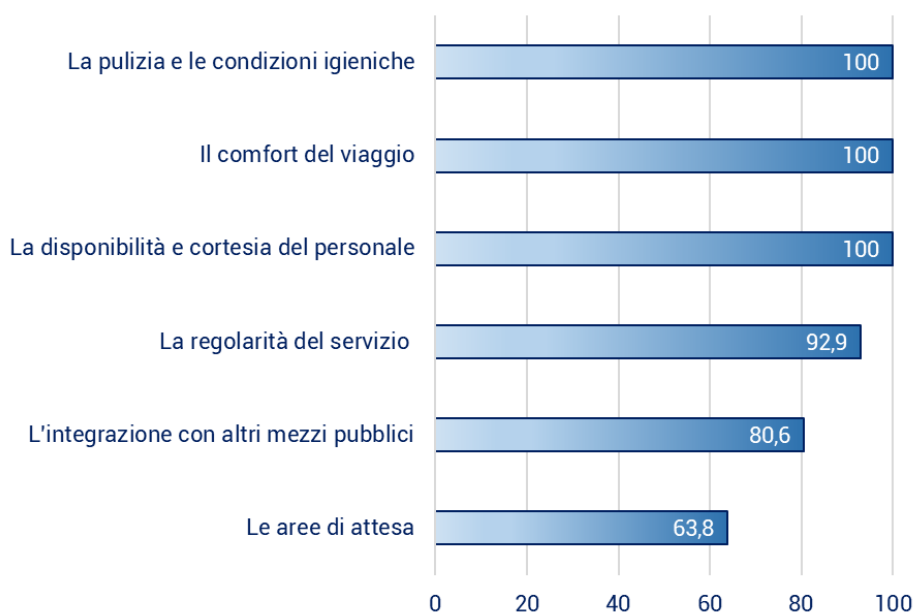
INDICE DI SODDISFAZIONE:

L'indice di soddisfazione per ciascun fattore è realizzato considerando i clienti che attribuiscono ai singoli fattori un valore uguale o superiore a 6. L'indice è espresso in centesimi e può, quindi, variare da 0 a 100, dove 0=nessuno soddisfatto e 100=tutti soddisfatti.

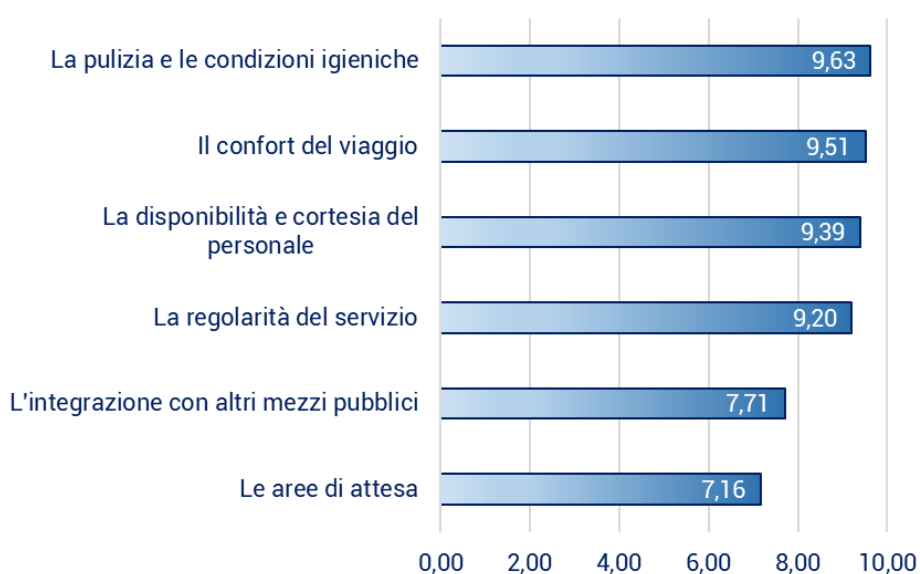
Tutti i fattori sono molto apprezzati. A livello generale tale posizione appare robusta e consolidata.

L'unico punto debole rilevato ad ogni indagine è relativo alle aree di attesa, in quanto non è possibile in area demaniale allestire delle pensiline

INDICE DI SODDISFAZIONE



MEDIE 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?

Gli aspetti più graditi risultano essere:

- la pulizia e le condizioni igieniche (9,09).
- il comfort del viaggio (9,34)
- La disponibilità del personale

Mystery Client Linea marittima

L'indagine di Mystery Client svoltasi nel mese di agosto ha confermato un alto livello del servizio generale offerto dall'azienda: il valore complessivo delle rilevazioni è pari al 100%, per una conformità completa.

(elementi analizzati: pulizia in fermata e a bordo, informazioni in fermata e a bordo, puntualità, accoglienza)

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.

Pur volendo mantenere questo aspetto formale, APT ha continuato 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.

E' prevista nel 2021 ancora una pubblicazione a cura delle singole aziende associate nei consorzi per chiudere il periodo di competenza prima del subentro di TPL FVG.

Dalle successive edizioni la Carta dei Servizi sarà redatta su base regionale a cura di TPL FVG e conterrà delle sottosezioni specifiche relative alle diverse realtà territoriali.

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 - In viaggio con la cultura

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

Nel 2020 sono rimasti in circolazione ancora alcuni mezzi dedicati a campagne iniziate negli anni precedenti:

la promozione del **Collio** per conto di Promoturismo FVG, la campagna **IO RISPETTO** promossa dal Comune di Gradisca assieme ad altri Comuni e associazioni contro la violenza di genere, il progetto della Prefettura di Gorizia dedicato alla campagna **STRADA AMICA** in collaborazione con numerosi enti pubblici e privati del territorio provinciale.

A inizio anno è stato avviato il progetto di più ampio respiro denominato **#InViaggioConLaCultura**.

Anche durante il difficile anno della pandemia APT ha voluto manifestare concretamente il sostegno dell'azienda al mondo della cultura e dei siti museali del nostro territorio mettendo a disposizione la superficie di alcuni autobus per le campagne di promozione culturale di un certo spessore. Anche nei mesi in cui i siti museali erano chiusi APT

ha fatto viaggiare il loro nome lungo le strade della regione, raggiungendo ogni giorno un pubblico diverso, mantenendo vivo l'interesse e la curiosità per il nostro patrimonio culturale.

Si è iniziato con ERPAC e Comune di Gorizia con la decorazione integrale di un bus urbano dedicato alla promozione del **BIGLIETTO UNICO** per visitare i musei della città.

Si è proseguito con Promoturismo e la Fondazione Castello di **MIRAMARE**, in estate il tradizionale bus dedicato a **MITTELFEST** e a fine anno per conto di **ERPAC** 5 bus dedicati ognuno ad una sede museale diversa di Gorizia e Gradi-sca.

In cantiere ulteriori forme di collaborazione.

Collaborazione con Associazione Del.Ta

Anche nel 2020 seppur in misura ridotta e senza il coinvolgimento delle suole è proseguita la collaborazione con l'Associazione Del.Ta - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico, il progetto ha previsto per un giorno alla settimana a bordo della motonave che effettua la Linea Marittima Grado-Trieste l'intervento di un biologo marino, che con l'ausilio di apposita apparecchiatura messa anche a disposizione dei passeggeri, illustra le specificità della fauna marina del golfo segnalando gli eventuali avvistamenti, coinvolgendo in modo attivo tutti i presenti, personale di bordo incluso.

Anche lo scuolabus indossa la mascherina

E' stata personalizzata la livrea di tutti gli scuolabus di APT per rendere "più simpatico ed empatico" il viaggio verso la scuola dei bambini. Ogni scuolabus "indossa" una mascherina di un blu vivo, dietro alla quale si indovina un sorriso, all'interno la stessa grafica e gli stessi colori sono stati impiegati per rendere altrettanto semplici e accessibili le regole da seguire da parte dei viaggiatori. A tutti gli utilizzatori sono state donate una mascherina con lo stesso messaggio ed un righello con le indicazioni da seguire a bordo.

TITOLI DI VIAGGIO

ANALISI DELLE VENDITE

L'anno 2020 è stato caratterizzato da due aspetti fondamentali per il trasporto pubblico locale sia a livello nazionale che regionale. Il primo riguarda la situazione di emergenza sanitaria legata alla pandemia di **COVID-19** che ha segnato e condizionato in modo evidente l'intero mondo del trasporto in tutto il territorio italiano. La seconda è l'avvio del consorzio **TPL FVG Scarl** quale nuovo gestore unico del contratto di servizio in Friuli Venezia Giulia. TPL FVG è un consorzio composto dalle precedenti quattro aziende, le quali continuano ad operare nell'ambito di competenza territoriale applicando una politica di coordinamento e condivisione tra consorziate e consorzio stesso.

Per partire con una disamina a consuntivo è evidente che a causa del virus si sia registrato un forte decremento generalizzato dei ricavi da traffico, sostanzialmente dovuto a:

- **le riduzioni e modifiche al servizio**, con periodi di sospensione delle corse scolastiche e cadenzamento diversificato;
- **il periodo di lockdown totale** vissuto nella primavera 2020, con blocco totale delle attività commerciali, industriali e di servizi ad eccezione dei beni primari;
- **lo smart working** adottato da diverse aziende, introducendo un concetto di flessibilità sia come orario che sede lavorativa, portando molte persone ad operare direttamente da casa, senza la necessità di uscire per raggiungere il posto di lavoro;
- **la DAD**, ovvero la Didattica a Distanza, che ha radicalmente segnato l'anno scolastico 2019/2020 bloccando a casa gli studenti di ogni ordine e grado. La sospensione delle lezioni ad eccezione di alcune lente riprese è stata attuata in FVG a partire dal 23 febbraio 2020 fino al termine delle lezioni di giugno.

Per arginare tale situazione straordinaria e poter venire incontro agli utenti, **è stata avviata una procedura di rilascio di voucher per riconoscere un rimborso totale o parziale dei titoli di viaggio acquistati e non utilizzati nel periodo marzo/maggio 2020**. Si è trattato dell'applicazione dell'art. 215 del DL 34/2020 che prevedeva esplicitamente il riconoscimento di un rimborso esclusivamente ai pendolari, ovvero gli utilizzatori abituali dei mezzi di trasporto pubblico per ragioni di lavoro o di studio, restando pertanto esclusi pensionati, casalinghe, ecc.

A seguito di deliberazione giunta n. 1238 del 7 agosto 2020 è stato introdotto a completamento delle more all'art. 215 le modalità di calcolo, rilascio ed utilizzo dei voucher riconosciuti dalle aziende. I periodi soggetti a rimborso sono stati così ricalcolati e definiti:

- abbonamenti mensili una mensilità (marzo) rapporto 1 su 1
- abbonamenti annuali ordinari due quote (marzo-aprile) rapporto 2 su 12
- abbonamenti annuali studenti tre quote (marzo-aprile-maggio) in rapporto 3 su 10

La richiesta di rilascio dei voucher è stata gestita interamente online con la presentazione delle domande tramite auto compilazione di un'autocertificazione correlata dei documenti attestanti i requisiti richiesti, il tutto direttamente dal portale webticketng di TPL FVG Scarl. APT ha inoltre allestito un apposito centro assistenza alla clientela, atto ad espletare le pratiche per coloro che non erano in possesso degli strumenti necessari alla presentazione della domanda o che avevano riscontrato delle problematiche procedurali.

In totale i **voucher** riconosciuti da APT sono stati poco meno di **10.000** per un controvalore di circa **179mila euro**.

Servizio extraurbano

Il settore extraurbano chiude il 2020 con dei dati drasticamente in ribasso rispetto i valori presi in esame nell'analisi delle vendite, registrando uno scostamento percentuale pari a:

- **numero passeggeri trasportati -35,98 cento**
- **introiti da traffico -34,88 per cento**
- **quantità di titoli -58,71 per cento**

Nella comparazione dei dati tra il 2019 ed il 2020, nel dettaglio del numero di titoli venduti, i biglietti hanno subito un forte calo rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 203.202 unità** contro i 501.718 del 2019. Gli abbonamenti invece rispetto all'esercizio precedente hanno registrato un **decremento del -43,45 per cento nella totalità delle tipologie vendute**.

I titoli quindicinali e mensili hanno registrato un calo medio del **-49,97 per cento, sia come numero di abbonamenti sottoscritti che passeggeri trasportati e relativi introiti**.

I titoli annuali hanno "resistito" meglio all'impatto con gli effetti della pandemia, forse influenzati da necessità e dalla convenienza per quanto riguarda gli studenti, vista la riconferma dell'agevolazione residenti con l'abbattimento tariffario del 50%. In generale gli abbonamenti annuali sottoscritti sono **stati 4.564 contro i 5.211 con una flessione media del -16,84 per cento**.

Servizio urbano

Per quanto concerne il **servizio urbano**, anche questo settore si conclude con dei dati drasticamente in ribasso rispetto i valori presi in esame, registrando uno scostamento percentuale pari a:

- **numero passeggeri trasportati -33,00 cento**
- **introiti da traffico -42,05 per cento**
- **quantità di titoli -50,96 per cento**

Nella comparazione dei dati tra il 2019 e il 2020, nel dettaglio del numero di titoli venduti, i biglietti hanno subito un forte calo rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli tra corsa singola, due tratte e giornaliero pari a 247.506 unità** contro i 506.941 del 2019. Gli abbonamenti invece rispetto all'esercizio precedente hanno registrato un **decremento del -40,03 per cento nella totalità delle tipologie vendute**.

Parimenti al servizio extraurbano i titoli quindicinali e mensili hanno registrato un maggior calo rispetto ai rinnovi plurimensili. Mediamente i primi hanno evidenziato un maggior decremento **intorno al -40,00 per cento, sia come numero di abbonamenti sottoscritti che passeggeri trasportati e relativi introiti**.

I titoli annuali hanno mantenuto in parte un trend in linea con il 2019, in generale gli abbonamenti annuali sottoscritti sono **stati 1.276 contro i 1.472 con una flessione media del -1,76 per cento**.

Abbonamenti annuali

Per la **campagna abbonamenti annuali scolastici 2020/2021** è stato confermato da parte della Regione FVG il titolo di viaggio agevolato sperimentale denominato "Abbonamento Scolastico Residenti FVG", che ha consentito il risparmio del **50 per cento** rispetto alla tariffa base dell'abbonamento annuale scolastico. Questo titolo di viaggio è stato istituito per agevolare gli studenti iscritti alle scuole dell'obbligo e superiori, università o istituti superiori equiparati con residenza in regione. Per questo anno scolastico è stata ampliata l'offerta dei titoli oggetto dell'agevolazione, applicando l'abbattimento oltre che alle consuete tratte extraurbane, anche al servizio urbano sia linea che rete cittadina ed a i titoli misti che implicano la fruizione di più servizi per coprire la tratta casa-scuola. La campagna abbonamenti è stata caratterizzata sostanzialmente da due aspetti:

- **la conferma della scontistica** che ha messo in risalto l'alto gradimento di questa tipologia di abbonamento da parte delle famiglie, nonostante la precarietà di informazioni in merito all'avvio delle attività didattiche condizionate sempre dall'emergenza sanitaria;
- **l'utilizzo del voucher** presso gli sportelli abilitati, fruibile all'atto della sottoscrizione del titolo annuale scolastico, riducendo ulteriormente la spesa sostenuta.

La dichiarazione dei requisiti per la sottoscrizione dell'Abbonamento Scolastico Residenti FVG, prevedeva la compilazione e l'invio telematico della documentazione necessaria per poter accedere allo sconto previsto. Come per la richiesta di rimborso, anche per questa procedura l'utenza ha riscontrato non poche difficoltà, ma ha trovato valido supporto affidandosi alla struttura aziendale preposta.

La campagna si è conclusa con un totale delle sottoscrizioni che si attesta **sui 3.875 titoli venuti** contro 4.376 dell'esercizio precedente.

tipologia prodotto	10mesi	Residenti	totale
abbonamento extraurbano	8	3.346	3.354
abbonamento urbano	4	517	521

APT, sempre vicina alle famiglie, ha concesso anche per l'anno scolastico 2020/2021 per coloro che non hanno potuto usufruire dell'agevolazione tariffaria prevista dalla regione, la possibilità di dilazionare il pagamento degli abbonamenti annuali studenti, con il pagamento suddiviso in 4 rate con scadenze tra i mesi di novembre 2020 e gennaio 2021.

Gli **annuali ordinari**, nel 2020 hanno registrato **un decremento nella loro totalità pari al -27,08 per cento nel servizio extraurbano ed in controtendenza un incremento del 16,67 per cento nel servizio urbano**. Tale dato trova riscontro nell'utilizzo da parte dell'utenza di altre tipologie di titolo di viaggio che risultano più convenienti.

Concludiamo l'analisi degli abbonamenti annuali esaminando i titoli categorie protette, che come già registrato negli altri anni continuano ad evidenziare un calo di sottoscrizioni per un **totale di circa 16.700 euro contro i 18.600 euro del 2019 con uno scostamento del -10,22 per cento**. Tale minor incasso trova giustificazione anche nelle restrizioni dettate dall'emergenza sanitaria, che andando a colpire più frequentemente anziani e soggetti fragili maggiormente a rischio, hanno costretto soprattutto gli aventi diritto a restare a casa e limitare gli spostamenti.

Linea urbana internazionale

Il servizio transfrontaliero tra Gorizia e Nova Gorica, linea gestita in pool con la società slovena NOMAGO, è uno dei settori che ha risentito maggiormente dell'effetto della pandemia, infatti a seguito della chiusura dei confini tra Italia e Slovenia è stato completamente sospeso per due periodi:

- dal 11 marzo al 23 giugno 2020
- dal 26 ottobre fino al 31 dicembre 2020

Gli spostamenti consentiti nei mesi di attivazione del servizio erano limitati esclusivamente ad esigenze lavorative e sanitarie, pertanto il 2020 si chiude con un sostanziale **decremento del -66,09 per cento rispetto all'esercizio precedente portando i trasportati globalmente a 4.109 passeggeri, di cui 1.548 unità su APT**.

In generale si conferma che i passeggeri utilizzano in misura minore le corse pomeridiane di nostra competenza:

- *Totale trasportati anno APT* 37,67%
- *Totale trasportati anno NOMAGO* 62,33%

Linea marittima

La stagione estiva 2020 della linea marittima è partita il 30 giugno e si è conclusa il 2 settembre, con l'abituale sospensione nella giornata di lunedì, per complessivi 56 giorni di esercizio. La data di inizio, come di consueto, era stata fissata per il 1 giugno, ma come per i servizi su gomma anche il mare ha subito delle limitazioni in termini di posti offerti ed avvio del servizio.

La stagione è stata svolta con una cadenza 4 corse giorno 2 partenze/arrivi da/per Trieste-Grado.

I passeggeri trasportati, in relazione all'uso dei moltiplicatori per singola tipologia di titolo di viaggio, sono stati **11.085** con un decremento del **-69,00 per cento** rispetto all'anno precedente. L'incasso complessivo è stato di **euro 63.411** (media introito a passeggero: € 5,72), con una diminuzione del **-65,84 per cento** rispetto al 2019. Il numero finale di titoli di viaggio venduti, che è stato **pari a 7.602 contro i 21.795 della stagione estiva precedente, ha registrato una flessione del -65,12 per cento.**

Nella stagione estiva 2020 il **trasporto biciclette a bordo della motonave, si è concluso con un totale di 1.004 biglietti venduti contro i 2.190 del 2019.** La motonave messa a disposizione dalla società armatrice Delfino Verde offriva un totale di 16 stalli, pertanto si può stimare una media di 4 biciclette a corsa.

Viene presa in considerazione anche la rilevazione dei trasportati per singola giornata. **Il mercoledì risulta essere quella con la maggior affluenza contando 2.322 trasportati,** mentre il venerdì continua ad essere di fatto il giorno con minor afflusso di passeggeri. La maggior partecipazione nei feriali è giustificata anche della riconferma, della collaborazione instaurata con l'Associazione Del.Ta - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico. Questa partnership prevede a bordo della motonave l'intervento di un biologo marino che, con l'ausilio di apposita apparecchiatura messa a disposizione dei passeggeri, illustra e spiega le specificità della fauna marina del golfo segnalando gli eventuali avvistamenti, coinvolgendo in modo attivo tutti i presenti, personale di bordo incluso.

PUNTI VENDITA

Servizio prevendita

Nel corso del 2020 la rete di vendita ha subito delle variazioni con l'avvio del consorzio.

Fino al 10 giugno 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 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.

Entro la data di avvio del consorzio sono state effettuate tutte le chiusure delle rivendite sia in conto deposito che in conto vendita, con il ritiro completo delle dotazioni in essere nei magazzini e la riconsegna dei nuovi carichi con il nuovo layout prodotto e condiviso da TPL FVG.

Rispetto alle precedenti forniture la Visual Identity della Scarl ha studiato una linea unica di presentazione dei servizi offerti, uniformando qualsiasi pubblicazione sia cartacea che virtuale unitamente ai titoli di viaggio, identificando i settori con dei specifici colori:

- **VERDE per il SERVIZIO EXTRAURBANO**
- **ARANCIO per il SERVIZIO URBANO**
- **BLU per il SERVIZIO MARITTIMO**



Come per i titoli tipografici anche per le vendite meccanizzate e da emettitrici, sono stati rilasciati degli upgrade al programma per l'aggiornamento del layout e dei contenuti. Lo stesso anche per le tessere identificative TPL che, a differenza di quelle rilasciate da APT, hanno inglobato al loro interno il QR Code per l'identificazione dell'abbonato. Inoltre come informazione di base non si fa più riferimento al percorso, ma solo ed esclusivamente all'utente, portando così il tesserino magnetico a diventare un vero e proprio documento d'identificazione a bordo mezzo.

Dal 11 giugno il numero di rivendite a capo di APT si è ridotto in quanto l'azienda in qualità di consorziata del gruppo TPL FVG, è coinvolta nella gestione attiva della rete di vendita sita nel territorio regionale per competenza territoriale. TPL FVG ha affidato la gestione del servizio di prevendita e l'assistenza necessaria allo svolgimento della vendita dei propri titoli di viaggio nell'ambito provinciale di Gorizia.

APT ha continuato con il progetto di informatizzazione delle rivendite, individuando altri 5 punti vendita (24 totali) in base al volume d'affari e alla loro ubicazione sul territorio di competenza. Questo investimento ha portato ad un'ulteriore e drastica rivisitazione della rete di vendita lasciando alle sole biglietterie automatizzate l'esclusività dell'emissione degli abbonamenti garantendo comunque la copertura e la capillarità delle vendite di corsa semplice.

In accordo con la Trieste Trasporti ed in deroga alle regole di suddivisione della rete di vendita, APT ha sottoscritto 7 convenzioni con degli esercizi commerciali siti nell'ambito territoriale di Trieste per dare continuità alle vendite dei titoli tipografici extraurbani di corsa semplice lungo la direttrice della linea E51.

Nell'arco del 2020 è stata aggiudicata la "Gara per l'affidamento in un lotto unico e indivisibile della gestione delle biglietterie di Gorizia e Monfalcone, del servizio in subconcessione per la gestione della biglietteria e dell'autostazione di Grado, del servizio di distribuzione dei documenti di viaggio e della gestione delle emettitrici automatiche di terra" che è stata vinta dalla Compagnia dei Servizi Soc. Coop. (CDS) per i prossimi 3 anni.

Nel 2020 i controlli effettuati presso CDS, atti a verificare il rispetto degli obblighi contrattuali e la coerenza del magazzino con quanto risultante dalle giacenze APT, non hanno evidenziato anomalie o discrepanze tra il magazzino fisico ed il fondo risultante dai report aziendali.

Con lo scopo di garantire una sempre efficiente rete di approvvigionamento, si è ritenuto importante effettuare un'analisi del sistema di contatto a chiamata utilizzato dagli addetti della CDS per la prenotazione dei titoli. Per accertare la cadenza dei contatti, APT ha preso visione del registro delle telefonate; è stata effettuata così una verifica a campione che non ha evidenziato alcun tipo di problematica da parte dei rivenditori contattati. È stata anche rivista la calendarizzazione dei contatti in considerazione dei minori ordinativi fatti dagli esercenti che, a causa delle limitazioni governative a contenimento dell'emergenza COVID-19, hanno dovuto chiudere o ridurre le ore di apertura al pubblico della propria attività.

Per una maggiore sicurezza nella gestione degli incassi, tra le proposte migliorative offerte in gara è stato introdotto il sistema Sepa Direct Debit che garantisce una minor circolazione di denaro tra gli addetti al servizio di prevendita, con l'effetto di ridurre il rischio rapina ed il numero di passaggi presso le rivendite autorizzate.

Sono state mantenute le seguenti classificazioni per suddividere ed identificare la tipologia di rivendita:

- **Punti vendita CORE PLUS:** sede amministrativa ufficio titoli di viaggio, prevista la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio e gestione delle anagrafiche abbonati con stampa immediata delle tessere d'identità su supporto plastificato. Possibilità di emissione titoli con fattura pagamento differito;

- **Punti vendita CORE1:** sportelli dedicati la cui attività prevalente è la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio e che gestiscono in autonomia la gestione delle anagrafiche abbonati e provvedono alla stampa delle tessere d'identità su supporto plastificato. Si tratta di strutture con personale qualificato, con ampia apertura al pubblico, che forniscono attività di supporto alla clientela quale incasso sanzioni, raccolta riscorsi avversi illeciti amministrativi, raccolta suggerimenti/reclami, promozione del servizio offerto ed informazioni di carattere più generale.

- **Punti vendita CORE2:** sportelli dedicati la cui attività prevalente è la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio e che gestiscono in autonomia la gestione delle anagrafiche abbonati e provvedono alla raccolta delle autocertificazioni da inoltrare alla sede amministrativa. Si tratta di strutture con personale qualificato, con ampia apertura al pubblico, che forniscono attività di supporto alla clientela quale incasso sanzioni, raccolta riscorsi avversi illeciti amministrativi, raccolta suggerimenti/reclami, promozione del servizio offerto ed informazioni di carattere più generale;

- **Punti vendita ACTIVE:** rivendite di giornali, tabacchi, bar o altro nelle quali la vendita di quasi tutte le tipologie di titoli di viaggio (ad esclusione degli abbonamenti art. 34) risulta essere un servizio accessorio rispetto alla natura stessa della attività svolta. Gestiscono in autonomia le anagrafiche abbonati e provvedono alla raccolta delle autocertificazioni da inoltrare alla sede amministrativa;

- **Punti vendita BASIC:** rivendite di giornali, tabacchi, bar o altro nelle quali la vendita dei **solli biglietti tipografici** risulta essere un servizio accessorio rispetto alla natura stessa della attività svolta. A seconda della collocazione geografica, la storicità delle vendite ed i servizi in transito, questi punti vendita possono avere come dotazione i titoli extraurbani o urbani oppure entrambi.

tipo	BU	AU	BE	AE	STUD	ART. 34	TESSERE	PAGAMENTO DIFFERITO
CORE PLUS	X	X	X	X	X	X	X	X
CORE1	X	X	X	X	X	X	X	
CORE2	X	X	X	X	X	X		
ACTIVE	X	X	X	X	X			
BASIC	X		X					
EMETTITRICI	X		X					

CORE PLUS considera i seguenti punti vendita:

- sede amministrativa ufficio titoli di viaggio

CORE1 considera i seguenti punti vendita:

- biglietteria autostazione di Gorizia

- biglietteria autostazione di Grado

- biglietteria centrale di Monfalcone

CORE2 considera i seguenti punti vendita:

- biglietteria autostazione di Trieste

- sede associazione ANMIC di Gorizia (senza possibilità di emissione tessere d'identità)

- sede associazione ANMIC di Monfalcone (senza possibilità di emissione tessere d'identità)

ACTIVE (elenco aggiornato su sito internet www.tplfvg.it)

BASIC (elenco aggiornato su sito internet www.tplfvg.it)

AU	abbonamenti urbani
BE	biglietti extraurbani
AE	abbonamenti extraurbani
STUD	abbonamenti annuali scolastici
ART. 34	abbonamenti annuali categorie protette
TESSERE	emissione diretta tessere d'identità
PAGAMENTO DIFFERITO	emissione titoli di viaggio con pagamento differito rispetto l'acquisto tramite bonifico 30gg data fattura

Biglietterie

Nel 2020 APT ha avuto l'ennesima conferma che l'introduzione del progetto di informatizzazione delle vendite dei biglietti ed abbonamenti, ha portato rilevanti 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 nell'arco del 2020 è stata aggiudicata la *"Gara per l'affidamento in un lotto unico e indivisibile della gestione delle biglietterie di Gorizia e Monfalcone, del servizio in subconcessione per la gestione della biglietteria e dell'autostazione di Grado, del servizio di distribuzione dei documenti di viaggio e della gestione delle emettitrici automatiche di terra"* che è stata vinta dalla Compagnia dei Servizi Soc. Coop. (CDS) per i prossimi 3 anni.

La collaborazione pluriennale e l'ormai consolidata professionalità degli operatori di sportello ha migliorato di molto la percezione del servizio fornito, sia a livello di front office che nella gestione delle varie pratiche legate all'attività di biglietteria. Questo, nell'ottica aziendale di raggiungere livelli di servizio sempre più performanti.

Nell'arco del 2020 APT ha riconfermato la volontà di offrire un ulteriore servizio all'utenza, con l'apertura prolungata al pubblico delle biglietterie di Gorizia e Grado dando così maggiore continuità alle strutture presidiate.

Gli sportelli anche in ottemperanza a quanto offerto dalla Scarl in sede di gara risultano così strutturati:

- **Biglietteria di Gorizia** orario continuato lunedì sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00
- **Biglietteria di Monfalcone** orario continuato lunedì sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00
- **Biglietteria di Grado** orario continuato lunedì sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00 dal primo ottobre al 30 aprile e apertura 7 su 7 festivi compresi dal 2 maggio al 30 settembre.

Tali punti vendita risultano essere un'importante struttura, non solo per l'acquisto dei nostri titoli di viaggio, ma per ricevere in maniera efficiente ed efficace tutte le informazioni sul servizio offerto, ritirare le varie pubblicazioni e poter fruire di un luogo comodo ed accogliente in caso di attesa.

In accordo con la Trieste Trasporti ed in deroga alle regole di suddivisione della rete di vendita, APT ha confermato la collaborazione in via esclusiva con la Rossana S.r.l. titolare della biglietteria sita all'interno dell'autostazione di Trieste, che garantisce come le altre biglietterie a gestione diretta APT, un orario continuato a copertura sia dei giorni feriali che festivi in formula ridotta.

E-commerce e vendite mobile

La gestione delle vendite tramite la piattaforma e-commerce è rimasta a carico di APT fino all'avvio del consorzio, che ha poi visto impegnata ARRIVA Udine quale referente unico per tutte le vendite dematerializzate.

Anche le vendite online, sempre apprezzate dagli utenti grazie anche alla scontistica del 5%, hanno registrato un calo rispetto agli anni precedenti, motivato come per altri canali, dalla situazione pandemica.

Con TPL FVG sono state introdotte altre forme di vendita mobile e al momento i canali virtuali sono:

- **SITO** <https://tplfvg.it/it/le-tariffe/acquisto-web/> quale portale unico messo a disposizione da TPL, utile per acquistare gli abbonamenti per i servizi offerti, presentare richieste ed autocertificazioni per rimborsi o agevolazioni;

- **APP dedicata TPL FVG** scaricabile dalle piattaforme App Store e Google Play che consente l'acquisto dei biglietti validi per i servizi urbani regionali e per la linea internazionale Gorizia-Nova Gorica caricati a sistema senza scontistiche rispetto all'importo applicato presso un tradizionale punto vendita;
- **APP generiche Drop Ticketing e MyCicero** scaricabili dalle piattaforme App Store e Google Play che consentono l'acquisto dei biglietti validi per i servizi urbani del consorzio senza scontistiche rispetto all'importo applicato presso un tradizionale punto vendita, geo referenziando l'utente all'atto dell'accesso e proponendo direttamente il servizio urbano di zona;
- **SMS** per il solo servizio urbano, il biglietto ricevuto dall'utente via SMS è già convalidato e quindi è fatto obbligo comprarlo poco prima di salire a bordo dopo aver digitato nel testo la keyword (identificativo servizio) del biglietto;
- **TRAVEL PLANNER** da sito e mobile è un nuovo applicativo che permette di pianificare il viaggio indicando una specifica Origine/Destinazione, con soluzioni che integrano i collegamenti regionali di trasporto pubblico locale e consente l'acquisto dei titoli di viaggio direttamente dallo smartphone o dalla piattaforma web. Una soluzione facile e veloce che suggerisce in tempo reale le migliori soluzioni di viaggio, combinando le informazioni delle aziende del consorzio TPL FVG ed i differenti mezzi.

Per consentire la validazione dei titoli acquistati tramite APP sono stati applicati degli appositi QR Code identificativi del mezzo su cui sono stati installati, che l'utente deve obbligatoriamente inquadrare dal proprio smartphone in sostituzione dell'obliterazione meccanica.

Per verificare a bordo dei mezzi aziendali tutte queste tipologie di titoli virtuali gli agenti accertatori sono stati formati, istruiti e forniti di strumenti atti a controllare la validità e la correttezza dei ticket esibiti dagli utenti.



Emettitrici

Nel 2020 APT non ha apportato modifiche al parco macchine erogatrici, in totale ali apparati installati sono:

- ***n. 2 macchine presso l'Aeroporto FVG (interno ed esterno aera aeroportuale)***
- ***n. 1 macchina in Via F.lli Rosselli a Monfalcone (lato Duomo)***
- ***n. 1 macchina sita all'interno dell'autostazione di Trieste (banchine di partenza)***
- ***n. 1 macchina sita all'esterno dell'autostazione di Grado***
- ***n. 1 macchina sita all'esterno della stazione ferroviaria di Gorizia (marciapiede fermata bus urbano)***
- ***n. 1 macchina in Piazza Transalpina a Gorizia (capolinea linea urbana n. 1)***
- ***n. 1 macchina in Viale Regina Elena a Gradisca d'Isonzo (adiacente pensiline lato giardini direzione Monfalcone)***

La presenza di queste erogatrici automatiche in punti così strategici amplia le possibilità di munirsi di regolare titolo di viaggio, soprattutto nelle fasce orarie in cui le biglietterie centrali e quelle site all'interno delle autostazioni risultano chiuse al pubblico. La loro collocazione è da considerarsi un'utile supporto soprattutto per la clientela proveniente da fuori regione o dall'estero, offrendo un'operatività completamente touch screen e multilingue che facilita l'acquisto; inoltre i pagamenti si possono effettuare anche mediante carta di credito.

Per il 2021 l'azienda ha in progetto di installare nuovi apparati presso i CIMR di competenza territoriale e sta vagliando le possibilità di metterne in uso altri nei centri di interscambio con maggior affluenza. L'idea per il futuro è di mettere in uso degli apparati non solo all'erogazione dei biglietti di corsa semplice, ma anche al rinnovo degli abbonamenti. Tale innovazione, già introdotta in altre realtà del TPL regionale, risulta di notevole impatto per i clienti.

Queste migliorie vengono percepite come un ulteriore avvicinamento alle esigenze degli utenti e, dal punto di vista aziendale, un modo per implementare le vendite, abbattendo così il rischio della salita a bordo senza titolo di viaggio.

A conclusione ci si auspica che il 2021 sia l'anno del ritorno alle normalità e della ripresa economica e sociale dopo questo periodo di profonda crisi che il nostro paese sta attraversando. In un'ottica di incremento delle vendite e di studio delle performance aziendali, si può puntare su alcuni aspetti:

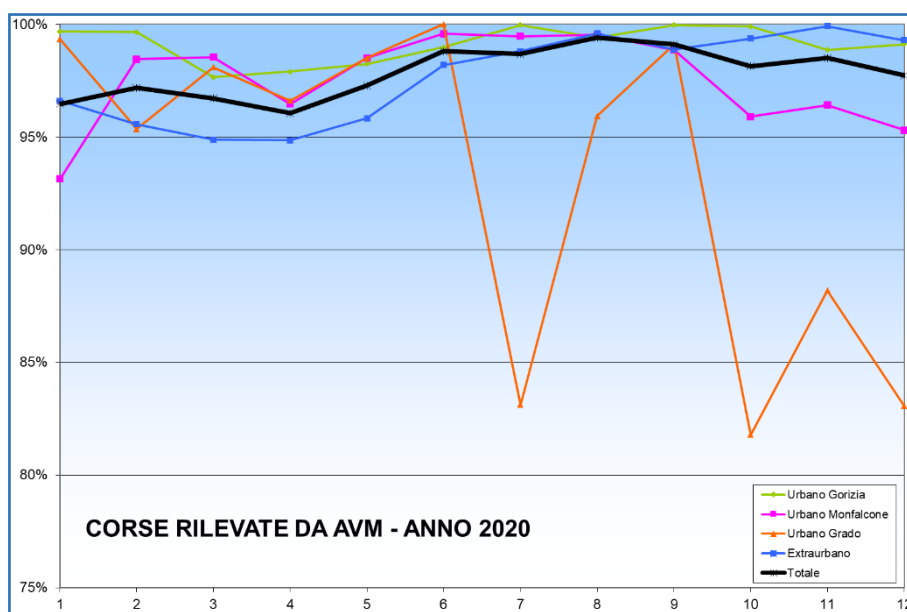
- **confermare la campagna per la lotta all'evasione** a bordo dei mezzi, rafforzando la pianificazione precisa, efficiente ed efficace dell'attività di verifica con l'ausilio di agenti esterni;
- **studiare una più attenta e puntuale campagna di promozione del TPL;**
- **introdurre ulteriori sistemi di bigliettazione innovativi** che siano più vicini alle esigenze dell'utenza;
- **l'applicazione delle scontistiche offerte in sede di gara dalla TPL FVG**, atte a promuovere ed incentivare l'uso dei mezzi pubblici da parte delle famiglie, dei giovani e delle persone anziane;
- **attivazione dei titoli unici regionali** che prevedono, sia sul servizio urbano che extraurbano, l'introduzione di biglietti ed abbonamenti a tariffa più conveniente.

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. Si riportano i principali dettagli caratteristici del 2020.

Nel corso dell'anno è proseguita la collaborazione con la ditta Selecta Digital Service alla quale sono stati affidati i contratti di manutenzione extra-garanzia del sistema AVM. Le implementazioni apportate al sistema AVM nel corso degli anni, come l'attivazione della "certificazione batch", l'aumento del parco scorte AVM, l'installazione delle flash card sui terminali di bordo, il monitoraggio e la manutenzione continuo del corretto funzionamento dei dispositivi di bordo e dei software di rilevazione, insieme all'istruzione continua al personale viaggiante, hanno permesso nel corso degli anni di aumentare progressivamente la percentuale di corse rilevate automaticamente mediante sistema AVM giungendo al 98% circa.

Il dato del 2020 rileva un leggero calo rispetto al dato dell'anno precedente (97,89% a fronte del 98,25%).



Nel 2020 è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il 97,89% delle corse programmate. Più dettagliatamente:

- **Urbano Gorizia: 99,15%;**
- **Urbano Monfalcone: 97,51%;**
- **Urbano Grado: 93,14%;**
- **Extraurbano: 97,86%.**

Nel corso del 2020 i dati del sistema AVM sono stati utilizzati per una riprogettazione degli orari delle linee extraurbane. In particolare i dati sono stati utilizzati per verificare la congruità dei tempi di percorrenza complessivi attribuiti alle singole corse, e per rideterminare i tempi di transito alle fermate intermedie con lo scopo di eliminare, o quantomeno ridurre in maniera sensibile, i transiti in anticipo alle fermate, sia in termini puntuali che in termini medi.

Inoltre l'obiettivo della progettazione di un orario il più vicino possibile alle condizioni reali di erogazione del servizio ha portato a rideterminare uno degli algoritmi di base della progettazione, passando dall'obiettivo fissato in avvio della sperimentazione di eliminazione degli anticipi, a quello di definizione di un servizio di elevata qualità percepita per l'utenza, mediante l'introduzione del LOS (Level of service), ovvero di massimizzazione del numero di corse che transitano presso una determinata fermata in un intervallo compreso fra un minuto di anticipo e cinque di ritardo rispetto al passaggio programmato.

Il nuovo sistema, concordato da TPL FVG Scarl e la Regione, prevede un periodo di sperimentazione anche in relazione ai rilevamenti di performance connessi alla computazione di eventuali penali correlate alla puntualità del servizio, i cui indicatori contrattuali sono stati evidentemente considerati poco realistici rispetto all'operatività di esercizio. Il percorso condiviso da TPL FVG e Regione andrà a definire quindi i parametri da associare al nuovo indicatore LOS, procedendo in una prima fase sperimentale tuttora in corso (difficilmente può essere considerata una base oggettiva un anno pandemico) alla raccolta dei dati sia riguardo agli indicatori contrattuali sia al LOS che sarà assunto, in caso di esito positivo del percorso avviato, quale nuovo riferimento contrattuale.

Nel 2020, proseguimento sotto certi aspetti in linea con le attività avviate nei periodi precedenti, ma con un maggiore impulso, anche per effetto del prossimo subentro caratterizzato da diversi obblighi in materia con finalità sia di monitoraggio del servizio che di informazione all'utenza, i mezzi della flotta sono stati attrezzati con ulteriori strumentazioni di bordo:

- Sistema di videosorveglianza di bordo costituito da almeno cinque telecamere, quattro che inquadrano l'ambiente interno e una che inquadra l'esterno dell'autobus. L'intero parco urbano è stato dotato di tale tecnologia, per quanto riguarda il parco extraurbano l'adozione di tale tecnologia avviene progressivamente in sede di rinnovo dei mezzi.
- Monitor di bordo servizio urbano. Tutti i mezzi urbani sono stati dotati di un monitor di bordo che fornisce informazioni circa la prossima fermata. Il sistema consente di fornire ulteriori contenuti, quali ad esempio comunicazioni sul servizio (deviazioni, scioperi, ritardi, ...), comunicazioni istituzionali o commerciali.
- Display di bordo servizio extraurbano. Tutti i mezzi extraurbani sono stati dotati di un display di bordo che fornisce informazioni circa la prossima fermata.
- Annuncio sonoro di prossima fermata a bordo di tutti i bus.

Contapasseggeri.

Tutti i mezzi della flotta sono stati dotati di contapasseggeri che consentiranno il monitoraggio dei servizi svolti, sia sotto il profilo della loro efficacia e quindi di frequentazioni a bordo, sia sotto quello della qualità del servizio erogato, consentendo di valutare puntualmente situazioni di affollamento a bordo mezzo.

Dei restanti mezzi costituenti la flotta complessiva risultano dotati di sistema AVM i mezzi da noleggio autorizzati ad effettuare determinati servizi di TPL, mentre risultano dotati di sistema di localizzazione AVL gli scuolabus, i mezzi impiegati sui servizi effettuati per conto di Fincantieri e la nave utilizzata per l'effettuazione della linea marittima.

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.

Questi servizi, essendo connotati anche da un'evidente natura commerciale sono quelli che più di altri hanno risentito delle limitazioni agli spostamenti e alle attività introdotte come contrasto all'emergenza pandemica attiva dalla fine del mese di febbraio.

Servizi Scolastici

Nel corso del 2020, APT ha mantenuto la sua presenza nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni. La flotta complessiva impiegata per l'effettuazione di servizi scuolabus conta 10 mezzi, di questi 6 sono stati nel tempo acquistati da APT nuovi di fabbrica, mentre 4 sono stati acquisiti dai comuni nell'ambito delle procedure di gara dagli stessi effettuate. L'età media della flotta complessiva in esercizio risulta di 11,1 anni, da rilevare che i 6 mezzi APT hanno un'età media di 7,7 anni, i restanti di 16,2 anni.

Nei primi mesi del 2020, ovvero nella seconda parte dell'anno scolastico 2019/2020 fino al blocco imposto dall'emergenza sanitaria, sono stati effettuati i servizi contrattualizzati nel corso del 2019 per i comuni di Gorizia, Monfalcone, e Mossa/San Lorenzo Isontino. L'attività degli scuolabus è ripresa con l'avvio dell'anno scolastico 2020/2021.

Nel dettaglio i servizi suddivisi per comune:

- Comune di Gorizia: assegnazione mediante gara dell'intero servizio del comune per l'anno scolastico 2020/2021, proroga prevista dalla procedura di assegnazione del servizio per l'anno scolastico 2019/2020. Il servizio risulta composto da:
 - Due linee di trasporto che consentono il raggiungimento degli istituti anche agli studenti che vivono nelle aree residenziali decentrate come San Mauro, Piuma, Gradiscutta e Mainizza;
 - 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;
 - Servizi a sostegno dell'attività dei centri estivi.
- Comune di Monfalcone: prosecuzione dell'affidamento, fino ad ottobre 2021, dell'intero servizio di trasporto comprensivo dell'accompagnamento. Lo stesso, per effetto di un ampliamento del numero di posti da mettere a disposizione, per la modifica apportata agli orari del servizio delle scuole materne divenuto contemporaneo a quello delle primarie, e per l'istituzione del servizio di trasporto di alcuni alunni della scuola dell'infanzia verso Duino e Ronchi dei Legionari risulta composto da:
 - 4 linee di trasporto di casa-scuola dedicate agli alunni delle scuole primarie (quattro linee casa-scuola al mattino, tre linee scuola-casa al termine delle lezioni mattutine ed una linea per gli alunni frequentanti il tempo pieno)
 - Una linea di trasporto per gli alunni frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Monfalcone effettuata contemporaneamente a quelle delle scuole primarie e non più come in precedenza al termine del servizio per le primarie;
 - Una linea di trasporto per gli alunni frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Ronchi dei Legionari;
 - Una linea di trasporto per gli alunni frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Duino-Aurisina;
 - Servizi di trasferimento dalla sede di viale Cosulich a via Toti per l'istituto Giacich;
 - Servizi a sostegno dell'attività dei centri estivi.

- Comune di Mossa: assegnazione del servizio di trasporto casa-scuola e viceversa degli alunni del comune di Mossa e San Lorenzo Isontino frequentanti la scuola Perco di via Romana. Servizi di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola primaria di Mossa da e per la palestra comunale.

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 2020 APT ha operato in questo senso secondo diverse modalità.

Nel 2020 nel novero dei servizi di trasporto dedicati a particolari finalità, oltre al servizio di TPL, attivato a partire da febbraio 2014 ed effettuato in compensazione ai sensi dell'art. 4, comma 1 della L.R. 9/2004, tra Monfalcone, Sagrado e Gradisca con il Centro Commerciale, risultano da segnalare i collegamenti effettuati per conto di Fincantieri tra il parcheggio di via Bagni a Monfalcone e lo stabilimento di via del Mercato, ed i potenziamenti dei collegamenti fra lo stabilimento e la stazione ferroviaria di Monfalcone, integrati con i servizi svolti all'interno dello stabilimento stesso per gli spostamenti delle maestranze dal ingresso/spogliatoio al posto di lavoro e dal posto di lavoro alla mensa.

Servizi Turistici

Nell'anno 2020 i servizi di noleggio hanno subito una battuta di arresto dalla fine del mese di febbraio, con una debolissima ripresa nell'estate e nei primi mesi autunnali per subire poi un nuovo arresto in novembre e dicembre. Gli stessi nel 2020 registrano un forte calo delle percorrenze complessive annuali rispetto al 2019, pari rispettivamente a 19.853 km e 239.461 km, conseguentemente anche sul fronte degli incassi si registra il medesimo andamento, nel 2020 risultano incassati € 106.555 a fronte dei € 689.469 dell'anno precedente.

La flotta di mezzi turistici, per effetto delle nuove acquisizioni avvenute nel 2019, conta complessive 7 unità con un'età media di 5,4 anni.

Rimane comunque un obiettivo il consolidamento della presenza di APT sul mercato del settore turistico, mantenendo un'elevata qualità dell'offerta alla clientela e promuovendo la presenza negli ambiti più significativi del turismo su gomma. Si vuole rafforzare quindi l'espressione della volontà di fornire un servizio a ogni declinazione dei bisogni di mobilità dell'Isontino: scuola, lavoro, shopping e ovviamente svago, interpretando questi bisogni secondo i livelli di importanza.

GESTIONE FORNITURE GASOLIO ANNO 2020

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 2020 APT ha movimentato i seguenti quantitativi di gasolio autotrazione, distribuiti fra i due depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone:

	Deposito di Gorizia	Deposito di Monfalcone
Carico nell'esercizio (litri)	1.117.334	766.090
Scarico nell'esercizio (litri)	1.139.943	777.325

Gli approvvigionamenti sono stati 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.U.E. 2018/S 026-057922 del 07 febbraio 2018) per la fornitura di gasolio per autotrazione” periodo dal 10 giugno 2019 al 31 dicembre 2019 CIG. N. [7743177FC9]

di cui al Contratto stipulato con la ditta VANELLO & FIGLI S.p.A. (rif. prot. n. 4059-U/2019 dd. 04/06/2019), con valore K pari a € 0,03995 e seguente proroga annuale fino al 31 dicembre 2020 (rif. prot. n. 8909/2019 dd.06/12/2019).

Le movimentazioni di carburante - nell'anno 2020 - hanno subito un ridimensionamento per le note vicende legate all'emergenza sanitaria da COVID-19, a causa della quale le Aziende di T.P.L. hanno dovuto ridurre, in certi periodi drasticamente, le percorrenze di Esercizio; analogamente, anche le attività di noleggio con conducente sono state quasi del tutto sospese, tranne qualche sporadico servizio in estate.

In condizioni di normale svolgimento dell'Esercizio, 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 17.000 nell'arco di una settimana, solitamente suddiviso in due diverse forniture, effettuate di norma il martedì ed il venerdì, mediante l'utilizzo di una motrice. Diversamente, nel periodo estivo ed anche quando è in vigore l'orario "non scolastico", l'intervallo fra i rifornimenti si dilata un poco, passando, rispettivamente, a 10/12 giorni per la Sede di Gorizia, mentre rimane sostanzialmente invariato per quella di Monfalcone.

Rimangono inalterate le operazioni di rifornimento delle cisterne - come da "Procedura Gestione serbatoi e Urea e olii" (rif. UNI EN ISO 14001:2004 e UNI EN 13816:2002) le quali avvengono solamente in presenza del personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, che indica all'operatore della ditta fornitrice la cisterna di carico ed i dispositivi presenti per il contenimento delle eventuali perdite (un contenitore di seppiolite per assorbire il liquido sversato, un telo di protezione ed un contenitore di sabbia per isolare il tombino adiacente i serbatoi). Durante tutta la durata delle operazioni di scarico del prodotto, l'operatore della ditta esterna deve essere sempre presente e pronto a bloccare un eventuale sversamento.

Nel periodo preso in esame, non si sono verificate variazioni e/o implementazioni presso gli impianti di distribuzione carburante sia della sede di Gorizia (Licenza d'esercizio IT00GOY00172G rilasciata in data 13/11/2006) che di quello della sede di Monfalcone (Licenza d'esercizio GOY00085Q rilasciata in data 25/08/1998).

Gli impianti di distribuzione carburante, sono sottoposti a periodici servizi di manutenzione programmata (cadenza quadrimestrale), da parte della ditta CHIURLO S.r.l..

A tale proposito, nel mese di dicembre 2019, l'Azienda ha predisposto un'Indagine di Mercato (ai sensi dell'art. 36, comma 2, lettera b) del D.Lgs 50/2016) mediante l'esposizione sul proprio sito web di un AVVISO PUBBLICO (rif. prot.n. 8942/19 dd. 09/12/2019) per l'individuazione degli operatori economici da inviare alla procedura di affidamento.

Tra le altre, la ditta CHIURLO S.r.l. ha inviato la propria manifestazione di interesse ed in esito alla procedura stessa le è stato assegnato il Servizio di manutenzione degli impianti di erogazione di carburante di Gorizia e Monfalcone per il periodo dal 01/03/2020 al 28/02/2023 - con cadenza quadrimestrale - applicando un prezzo a corpo pari a € 2.160,00 (rif. prot. 1349/2020 dd. 24/02/2020).

Gli interventi, come per altro in precedenza - in quanto la ditta CHIURLO S.r.l. già deteneva tale affidamento a seguito all'Offerta n. 19PRPP0003/mc/MC dd. 03/01/2019 per il periodo dal 01/01/2019 al 31/12/2019 (rif. prot. n. 84 dd. 04/01/2019) - 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 dei componenti presenti sulle colonnine di erogazione (pistola, tubo, pompa).

Sono, altresì, garantiti dalla summenzionata ditta, anche gli eventuali interventi di manutenzione straordinaria, derivanti da possibili guasti agli impianti.

Questo costante controllo, unito alla settimanale verifica dei livelli di giacenza del prodotto presente nei serbatoi, operato da personale opportunamente formato per la gestione dell'emergenza sversamento, garantisce la sicurezza di una piena efficienza degli impianti - in conformità alle norme UNI EN 14001:2004 - e la precisa rispondenza alle prescrizioni, soggette a controllo fiscale, da parte delle Autorità preposte.

Come citato nella precedente relazione relativa al 2019, a partire dal 2018 l'Ispezione Metrica (a cadenza biennale) prevista dall'Ufficio Metrico della C.C.I.A.A., per entrambi i depositi di Gorizia e Monfalcone, volta a verificare la precisa rispondenza quantitativa nell'erogazione del prodotto da parte degli erogatori, ha previsto l'emissione del "Libretto Metrologico di sistema di misura" il quale, oltre a riportare il tipo di strumento posto in esame, marca, modello, numero di serie, caratteristiche tecniche, riporta le registrazioni delle verifiche periodiche effettuate.

L'attuale normativa – entrata in vigore nel 2018 – prevede l'emissione del "Libretto Metrologico di sistema di misura" per ogni impianto, il quale riporta il tipo di strumento posto in esame: marca, modello, numero di serie e caratteristiche tecniche; l'accertamento della conformità dello stesso e le annotazioni - di volta in volta - delle verifiche periodiche effettuate; tali Libretti metrologici sono conservati a cura dell'Ufficio Servizi Generali.

Nel 2020 l'Ispezione è stata effettuata - diversamente dalle precedenti quando ad operare era l'Ispettore Metrico della C.C.I.A.A. di Gorizia – dalla ditta accreditata Tokheim Sofitam Italia S.r.l. in data 13/07/2020, contattata tramite la ditta CHIURLO S.r.l.; la prossima scadenza, perciò, è prevista per il mese di luglio del 2022.

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, (AGIP, SHELL, TOTALERG, TAMOIL, Q8, DKV).

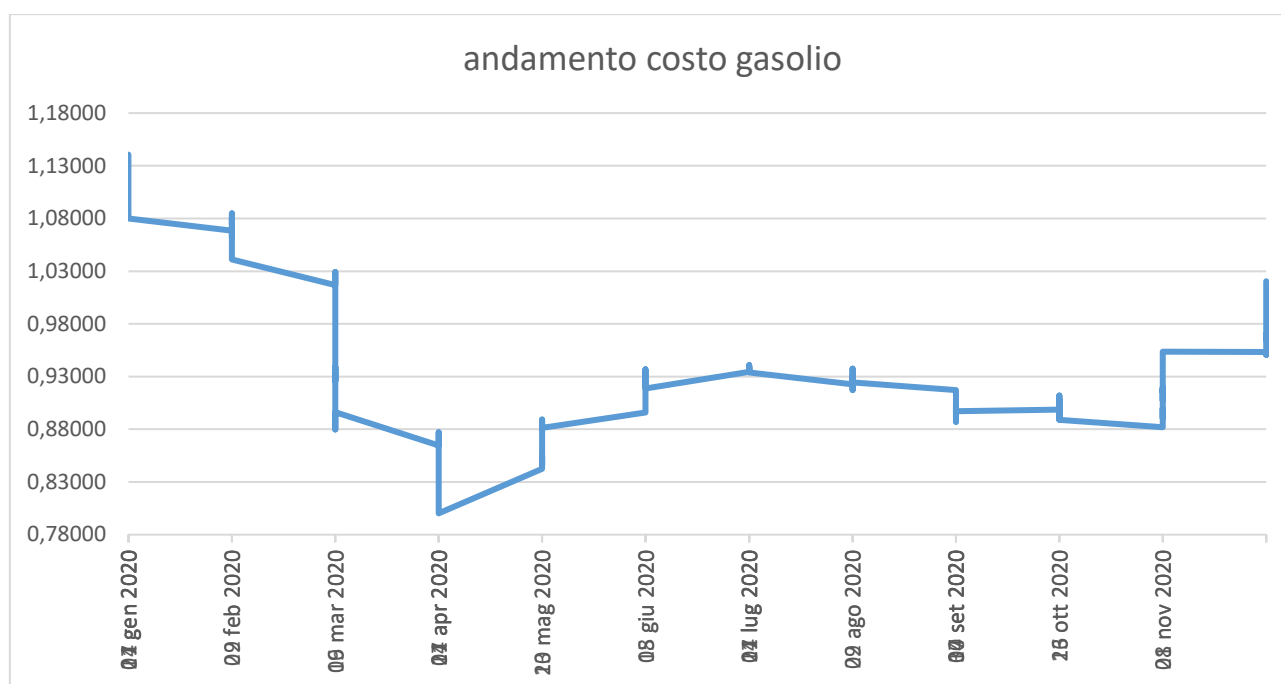
Tali operazioni, sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che possono presentare solo delle toccate presso le Sedi di Gorizia e Monfalcone, tali da non consentire le consuete soste operative, comprendenti, appunto, i rifornimenti e la pulizia degli stessi.

Nell'anno 2020 i rifornimenti con tali tessere sono risultati pari a litri 117.524,50, con un costo medio €/Litro di 1,092, rispetto all'anno 2019 dove risultavano litri 136.670,27, con un costo medio €/Litro di 1,3387 (anche questo dato è derivante dall'emergenza sanitaria da COVID-19, citata ad inizio relazione).

L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2019 si attestava sul valore di €/litro 1,15213, ha subito un costante decremento, culminato nel mese di aprile 2020 (anche a seguito del lockdown in atto) pari a €/litro 0,80745, per poi iniziare una costante seppur debole ripresa in corrispondenza della stagione estiva €/litro 0,93443 a luglio. Successivamente, si è mantenuto abbastanza costante (con una lieve flessione ad inizio autunno), per poi riprendere una salita in corrispondenza di fine anno (€/litro 1,02041)

Il prezzo medio del carburante acquistato per i depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone nell'anno 2020 è risultato essere di €/Litro 0,9450.

La rappresentazione grafica meglio evidenzia la fluttuazione del prezzo del carburante nell'arco dell'anno.



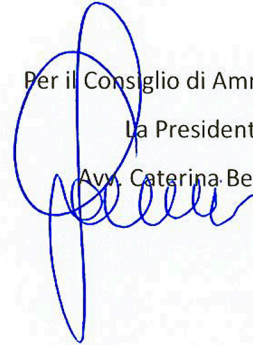
CONCLUSIONI

Signori Soci, alla luce delle considerazioni svolte nei punti precedenti e di quanto esposto nella Nota Integrativa, Vi invitiamo:

- ad approvare il Bilancio di esercizio chiuso al 31/12/2020 unitamente alla Nota Integrativa ed alla presente Relazione che lo accompagnano;
- a COPRIRE LA PERDITA d'esercizio in conformità con la proposta formulata nella Nota Integrativa.

Gorizia, 3 giugno 2021

Per il Consiglio di Amministrazione
La Presidente
Avv. Caterina Belletti





Relazione della società di revisione indipendente

ai sensi dell'articolo 14 del DLgs 27 gennaio 2010, n°39

Agli azionisti della Azienda Provinciale Trasporti SpA

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della società Azienda Provinciale Trasporti SpA (la Società), costituito dallo stato patrimoniale al 31 dicembre 2020, dal conto economico, 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 2020, 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.

Richiamo di informativa

La società nel proprio bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 ha esercitato l'opzione di rivalutazione dei beni di impresa ai sensi della Legge 13 ottobre 2020, n°126 di conversione con modificazioni del D.L. 14 agosto 2020 n°104. Gli effetti di tale rivalutazione sul valore delle immobilizzazioni nonché sul patrimonio netto sono riflessi in bilancio e descritti in nota integrativa al paragrafo "Rivalutazione monetaria ex L 126/2020" nella sezione relativa alle immobilizzazioni materiali. Il nostro giudizio non è espresso con rilievi in relazione a tale aspetto.

PricewaterhouseCoopers SpA

Sede legale: **Milano** 20145 Piazza Tre Torri 2 Tel. 02 77851 Fax 02 7785240 Capitale Sociale Euro 6.890.000,00 i.v. C.F. e P.IVA e Reg. Imprese Milano Monza Brianza Lodi 12979880155 Iscritta al n° 119644 del Registro dei Revisori Legali - Altri Uffici: **Ancona** 60131 Via Sandro Totti 1 Tel. 071 2132311 - **Bari** 70122 Via Abate Gimma 72 Tel. 080 5640211 - **Bergamo** 24121 Largo Belotti 5 Tel. 035 229691 - **Bologna** 40126 Via Angelo Finelli 8 Tel. 051 6186211 - **Brescia** 25121 Viale Duca d'Aosta 28 Tel. 030 3697501 - **Catania** 95129 Corso Italia 302 Tel. 095 7532311 - **Firenze** 50121 Viale Gramsci 15 Tel. 055 2482811 - **Genova** 16121 Piazza Piccapietra 9 Tel. 010 29041 - **Napoli** 80121 Via dei Mille 16 Tel. 081 36181 - **Padova** 35138 Via Vicenza 4 Tel. 049 873481 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091 349737 - **Parma** 43121 Viale Tanara 20/A Tel. 0521 275911 - **Pescara** 65127 Piazza Ettore Troilo 8 Tel. 085 4545711 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06 570251 - **Torino** 10122 Corso Palestro 10 Tel. 011 556771 - **Trento** 38122 Viale della Costituzione 33 Tel. 0461 237004 - **Treviso** 31100 Viale Felissent 90 Tel. 0422 696911 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 040 3480781 - **Udine** 33100 Via Poscolle 43 Tel. 0432 25789 - **Varese** 21100 Via Albuzzi 43 Tel. 0332 285039 - **Verona** 37135 Via Francia 21/C Tel. 045 8263001 - **Vicenza** 36100 Piazza Pontelandolfo 9 Tel. 0444 393311

Altri aspetti

Il bilancio d'esercizio della Azienda Provinciale Trasporti SpA per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2019 è stato sottoposto a revisione contabile da parte di un altro revisore che, il 12 giugno 2020, ha espresso un giudizio senza modifica su tale bilancio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il collegio sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche prese dagli utilizzatori 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 o 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, inclusa la relativa informativa;
- siamo giunti ad una conclusione sull'appropriatezza dell'utilizzo da parte degli amministratori del presupposto della continuità aziendale e, in base agli elementi probativi acquisiti, sull'eventuale esistenza di una incertezza significativa riguardo a eventi o circostanze che possono far sorgere dubbi significativi sulla capacità della Società di continuare ad operare come un'entità in funzionamento. In presenza di un'incertezza significativa, siamo tenuti a richiamare l'attenzione nella relazione di revisione sulla relativa informativa di bilancio ovvero, qualora tale informativa sia inadeguata, a riflettere tale circostanza nella formulazione del nostro giudizio. Le nostre conclusioni sono basate sugli elementi probativi acquisiti fino alla data della presente relazione. Tuttavia, eventi o circostanze successivi possono comportare che la Società cessi di operare come un'entità in funzionamento;
- abbiamo valutato la presentazione, la struttura e il contenuto del bilancio d'esercizio nel suo complesso, inclusa l'informativa, e se il bilancio d'esercizio rappresenti le operazioni e gli eventi sottostanti in modo da fornire una corretta rappresentazione.

Abbiamo comunicato ai responsabili delle attività di governance, identificati ad un livello appropriato come richiesto dagli ISA Italia, tra gli altri aspetti, la portata e la tempistica pianificate per la revisione contabile e i risultati significativi emersi, incluse le eventuali carenze significative nel controllo interno identificate nel corso della revisione contabile.

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10

Gli amministratori della Azienda Provinciale Trasporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Azienda Provinciale Trasporti SpA al 31 dicembre 2020, incluse 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 SpA al 31 dicembre 2020 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 SpA al 31 dicembre 2020 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/10, 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.

Udine, 14 giugno 2021

PricewaterhouseCoopers SpA



Maria Cristina Landro
(Revisore legale)

**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DELLA
AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.**

Agli Azionisti di Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.,

Premessa

Il Collegio sindacale nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 ha svolto le funzioni previste dagli artt. 2403 e segg. c.c.. Quelle previste dall'art. 2409 - bis, c.c. sono state svolte dalla società Price Waterhouse Spa (nuovo incarico) che in data 14 giugno 2021 ha emesso la propria relazione ex articolo 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010 n. 39. Relazione che esprime un giudizio positivo senza eccezioni e contenente unico richiamo di informativa relativo alla rivalutazione dei beni d'impresa effettuata nel bilancio dell'esercizio in applicazione della facoltà concessa dall' art. 110 del D.L. 14 agosto 2020, n. 104, (cd. 'Decreto Agosto'), convertito nella Legge 13 ottobre 2020, n. 126.

A) Relazione ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

A1) Attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2403 e ss., c.c.

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

Nel corso dell'esercizio il Collegio sindacale ha proseguito nella progressiva conoscenza degli assetti societari per quanto concerne:

- a) la tipologia dell'attività svolta;
- b) la sua struttura organizzativa e contabile,

tenendo conto delle dimensioni e delle problematiche dell'azienda, alla luce della intervenuta modificazione nella modalità contrattuale di esercizio della propria attività.

Il Collegio ha svolto la necessaria fase di "pianificazione" dell'attività di vigilanza - nella quale occorre valutare i rischi intrinseci e le criticità rispetto ai due parametri sopra citati attuata mediante il riscontro delle situazioni a possibile rischio rispetto a quanto emerso nel corso dell'incarico ovvero già conosciuto in base alle informazioni riportate nei verbali degli organi societari.

Nel corso dell'anno 2020 è stato accertato che:

- l'attività tipica svolta dalla società non è mutata nel corso dell'esercizio in esame ed è coerente con quanto previsto all'oggetto sociale ma è stata incisa dal punto di vista organizzativo ed economico-finanziario sia dai fatti epidemiologici Covid 19 e dai conseguenti provvedimenti di legge limitativi della mobilità delle persone (che hanno conseguito impatti significativi a livello di componenti economiche attive e passive) e, a partire dal 11 giugno 2020, dall'avvio del nuovo contratto di servizio con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, sottoscritto dalla società

consortile partecipata TPL FVG S.c.a.r.l. affidataria del contratto di servizio, che operativamente viene svolto attraverso le quattro imprese consorziate e sub-affidatarie (Trieste Trasporti Spa, Arriva Udine Spa, ATAP Spa e APT Spa);

- le risorse umane costituenti la “forza lavoro” non sono sostanzialmente mutate nel numero complessivo con un minimo decremento rispetto al dato medio dell’esercizio precedente;
- quanto sopra constatato risulta indirettamente confermato dal confronto delle risultanze dei valori espressi nel conto economico per gli ultimi due esercizi, ovvero quello in esame (2020) e quello precedente (2019), che evidenziano come le citate intervenute circostanze abbiano significativamente alterato la composizione ed il risultato di esercizio nonostante le azioni messe in campo ed illustrate nella informativa di bilancio.

La presente relazione riassume, quindi, l’attività concernente l’informativa prevista dall’art. 2429, comma 2, c.c. e più precisamente:

- sui risultati dell’esercizio sociale;
- sull’attività svolta nell’adempimento dei doveri previsti dalla norma;
- sulle osservazioni e le proposte in ordine al bilancio, con particolare riferimento all’eventuale utilizzo da parte dell’organo di amministrazione della deroga di cui all’art. 2423, comma 4, c.c.;
- sull’eventuale ricevimento di denunce da parte dei soci di cui all’art. 2408 c.c.

Attività svolta

Il Collegio sindacale nello svolgimento delle proprie attività ha:

- vigilato sull’osservanza della legge e dello statuto e sul rispetto dei principi di corretta amministrazione;
- svolto le riunioni di specifica competenza, e partecipato – salvo giustificato motivo – alle adunanze del Consiglio di Amministrazione ed alle Assemblee degli Azionisti,
- richiesto periodicamente agli Amministratori e al Direttore Generale, durante le riunioni le verifiche periodiche svolte, informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, attivate dalla Società nell’esercizio;
- acquisito conoscenza e vigilato, per quanto di nostra competenza, sul grado di adeguatezza della struttura organizzativa, anche tramite la raccolta di informazioni direttamente dai responsabili delle diverse funzioni, dalla società incaricata della revisione legale e dall’Organismo di vigilanza;
- vigilato sull’adeguatezza del sistema amministrativo-contabile, nonché sull’affidabilità di quest’ultimo a rappresentare correttamente i fatti di gestione; in tale contesto abbiamo operato chiedendo ogni necessaria informazione, eseguendo quindi ogni verifica ritenuta utile mediante l’esame dei documenti aziendali;
- avuto interlocuzioni con l’Organismo di vigilanza della società, in particolare nella apposta riunione annuale di sintesi e confronto tenutasi il 20 gennaio 2021 e che l’Organismo di vigilanza ha redatto la propria relazione annuale in data 27 gennaio 2021 e copia di essa è stata trasmessa anche al Collegio Sindacale;

- avuto interlocuzioni con la società incaricata della Revisione legale, nel corso delle quali non sono emersi fatti significativi meritevoli di menzione.

Evidenze emerse nel corso dell'attività di vigilanza

Per quanto concerne l'analisi degli assetti organizzativi della società, il Collegio Sindacale ha progressivamente valutato l'adeguatezza della struttura organizzativa e funzionale dell'impresa e delle sue eventuali mutazioni rispetto alle esigenze minime postulate dall'andamento della gestione.

Ricordiamo che, al fine di monitorare e valutare la situazione esistente, l'organo gestorio all'inizio del proprio mandato nel corso dell'anno 2019 aveva affidato a professionisti o società specializzate alcuni incarichi di valutazione degli assetti organizzativi e gestionali della società, comunemente denominati con il termine inglese *due diligence*. Dagli stessi sono emersi alcuni fattori di criticità organizzativa e contabile e sull'effettivo rispetto della normativa nazionale sugli affidamenti esterni – codice dei contratti – ai quali la società è tenuta essendo partecipata prevalentemente da enti pubblici (enti locali). La conseguente attività di riorganizzazione gestionale che ha fatto seguito alle risultanze di tali relazioni nonché alle segnalazioni del Collegio sindacale in sede di C.d.a., hanno condotto nel corso del 2020 alla individuazione e nomina di un Direttore Generale cui sono state attribuite estese procure operative iscritte nel Registro delle Imprese, ed alla attribuzione di alcune specifiche deleghe - possibili a norma dell'articolo 29 dello statuto sociale e trascritte nel Registro delle Imprese a cui si rinvia per ogni dettaglio - a due singoli consiglieri.

Tale processo a nostro avviso deve considerarsi ancora non completato essendo necessario adeguare la struttura amministrativa alle esigenze ed agli obblighi che derivano dal nuovo contratto regionale di trasporto pubblico, esigenze ed obblighi che hanno talvolta evidenziato doverosi margini di miglioramento nella relativa gestione e trasferimento informativo all'organo gestorio.

Con riferimento alla trasmissione agli Organi di Giustizia competenti della segnalazione sull'ipotizzata violazione delle norme sugli appalti, di cui alle relazioni degli Amministratori e del Collegio sindacale dell'esercizio sociale precedente, non risultano al momento sviluppi o notizie diverse da quanto contenuto nella precedente relazione del Collegio sindacale (bilancio anno 2019).

Nel corso delle verifiche si è potuto riscontrare anche che:

- il personale amministrativo interno incaricato della rilevazione dei fatti aziendali non è sostanzialmente mutato rispetto all'esercizio precedente;
- il livello della sua preparazione tecnica resta adeguato rispetto alla tipologia dei fatti aziendali ordinari da rilevare e può vantare una sufficiente conoscenza delle problematiche aziendali, anche se in più occasioni il Collegio e il C.d.a. hanno potuto rilevare l'insufficienza nel numero delle persone assegnate talune difficoltà di coordinamento tra funzioni e ruoli a questo settore di fondamentale importanza per la società;
- i consulenti incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica sono in parte mutati rispetto al passato;
- la società di revisione PWC è stata nominata con assemblea del 29 giugno 2021 e quello chiuso al 31.12.2020 è il primo esercizio sociale sottoposto alla sua attività di verifica e svolgimento della revisione legale.

Infine Vi riferiamo che – per quanto a nostra conoscenza - non sono pervenute denunce ai sensi dell'art. 2408 c.c e 2409, co. 7, c.c., né esposti da parte di terzi.

L'attività di analisi degli assetti organizzativi e delle procedure in uso alla società della Società e l'attività di vigilanza svolta dal Collegio Sindacale ha altresì messo in luce i seguenti punti di attenzione, già messi a conoscenza dell'Organo Amministrativo, e sui quali vi diamo doverosa contezza:

Avvio del nuovo contratto di servizio TPL

Come riportato nella Relazione sulla Gestione al bilancio 31 dicembre 2020, fino alla data del 10 giugno 2020 è rimasto in vigore il regime contenuto nel (vecchio) Contratto di Servizio stipulato con la Provincia di Gorizia per l'esercizio dei servizi di TPL nell'Unità di Gestione Goriziana, contratto scaduto il 31 dicembre 2010 ma via via prorogato per quasi un decennio in funzione della conclusione delle procedure di gara bandite dalla Regione FVG per il nuovo affidamento e del successivo contenzioso sostenuto dalla aggiudicataria TPL FVG Scarl (di seguito, "SCARL") cui la Vostra società partecipa con una quota del 25% del Capitale Sociale.

In data 11 giugno 2020 (con oltre un mese di ritardo rispetto alla prevista data di inizio fissata al 1 maggio 2020) ha avuto inizio l'esecuzione del Contratto TPL da parte della "SCARL" ed ha avuto termine il precedente contratto di affidamento tra la Provincia di Gorizia ed APT SpA.

Da tale data il Servizio di trasporto pubblico locale regionale è pertanto svolto in proprio da SCARL quale unica controparte contrattuale della Regione FVG, laddove SCARL si avvale sotto il profilo operativo delle risorse e dei mezzi delle quattro società consorziate sub-affidatarie (Trieste Trasporti Spa., Arriva Udine Spa, ATAP Spa e APT Spa).

Tale aspetto, unicamente ad altri aspetti in ordine ai rapporti tra SCARL e le consorziate, costituisce una modifica rilevante nella modalità di esecuzione del servizio di trasporto pubblico da parte della Vostra Società.

Da un lato infatti, sotto il profilo operativo e delle necessità di predisporre e mantenere mezzi idonei ed efficienti, la responsabilità di gestione è diretta in capo ad APT, dall'altro lato tuttavia APT non risulta controparte negoziale con la Regione, ma mera sub-affidataria di SCARL per l'esecuzione di una parte territorialmente definita del servizio per il quale è unicamente la SCARL ad avere il rapporto negoziale con la stazione appaltante.

Ciò significa che il perseguimento dell'oggetto sociale della Vostra società è divenuto imprescindibilmente vincolato ad un fattore estraneo dalla sfera di decisione diretta e decisiva della Vostra Società (il "Contratto affidato dalla Regione FVG alla SCARL) dal quale dipende altresì l'afflusso dei proventi necessari al sostenimento dei costi operativi di APT.

In altri termini, risulta di tutta evidenza che i costi diretti ed indiretti per lo svolgimento nel territorio di pertinenza di APT del servizio di trasporto pubblico in base al Contratto di servizio TPL tra SCARL e Regione (mezzi, personale, carburante, ricambi, manutenzioni, sede, etc.) sono sostenuti direttamente da APT, mentre la quasi totalità dei ricavi spettanti (quota parte del corrispettivo di pertinenza e vendita titoli di viaggio) dipendono da SCARL e dal rispetto da parte della stessa

delle previsioni contrattuali con la Regione, previsioni che essendo unitarie dipendono anche da fattori afferenti alle altre consorziate.

Il Collegio Sindacale ritiene che tale intervenuta diversa modalità di esercizio possa essere un potenziale rischio di business che gli Amministratori hanno il dovere di monitorare con sempre maggiore attenzione. Questo anche perché il corrispettivo del nuovo Contratto TPL spettante ad APT risulta essere significativamente ridotto rispetto al corrispettivo percepito in vigore del contratto TPL precedente vigente tra APT e Provincia di Gorizia sia per l'effetto del ribasso rispetto alla base di gara previsto dall'offerta economica presentata dalla SCARL che per il mancato riconoscimento delle rivalutazioni annuali, il che determina un impatto negativo rispetto all'ultimo aggiornamento del precedente contratto. Aspetto mitigato nell'esercizio 2020 in forza della decorrenza da giugno del nuovo contratto. Contratto che prevede altresì livelli di performances da parte delle aziende gestrici, sanzionati da pesanti penali, oggetto nel presente bilancio di stima e di rilevazione prudenziale con accantonamento al fondo oneri non essendo state finora perfezionate con la Regione procedure e connesse verifiche.

Rapporti con la partecipata TPL FVG Scarl

Per quanto in precedenza ricordato, la partecipazione di APT in SCARL ed il corretto funzionamento delle regole tra SCARL e consorziate e tra le consorziate stesse rivestono importanza strategica fondamentale per l'attività della Vostra Società e per la tutela degli interessi propri e dei propri soci pur alla luce delle finalità consortili. Al fine di svolgere attività di vigilanza anche su tale prioritario aspetto, il Collegio ha da parte sua richiesto ed acquisito informazioni dall'organo amministrativo di APT dalla verifica delle quali ne è emersa una carenza di coordinamento e di intenti unitari fra i soci in merito alla gestione della stessa società consortile. Dal canto suo il Collegio Sindacale si è adoperato con l'Organo amministrativo con l'obiettivo della tutela degli interessi di APT ed una migliore gestione organizzativa dello strumento consortile.

Ripartizione dei corrispettivi tra consorziate

Il tema è stato oggetto di attenzione da parte del Collegio Sindacale, anche sulla base delle informazioni acquisite tramite gli altri soci della consortile, ed è attualmente oggetto di possibili modifiche ed integrazioni che potranno dare futuri benefici economici ad APT.

Requisiti di copertura patrimoniale e garanzia delle consorziate

Anche la distribuzione tra le consorziate del requisito di patrimonio complessivo minimo previsto dal contratto TPL quale garanzia patrimoniale richiesta dalla Regione nel capitolato di gara (118 milioni di Euro, pari ad 1/10mo del corrispettivo posto a base di gara) è stato oggetto di approfondimento da parte degli Amministratori e del Collegio di APT. In particolare è stata rilevata la non omogenea partecipazione al requisito da parte dei quattro soci.

La necessità da parte di ciascuna consorziata del mantenimento di adeguati requisiti patrimoniali e finanziari risponde non solamente ad equità, ma risulta altresì necessaria alla luce delle obbligazioni di garanzia della SCARL verso la Regione cui ciascuna di esse si è volontariamente impegnata. E' pertanto necessario che a livello SCARL vengano definiti percorsi idonei ad evitare l'insorgere anche di tali rischi.

Altri aspetti

La società è in fase di completamento del processo di aggiornamento del modello 231 e dei relativi protocolli alle più recenti evoluzioni normative.

A2) Osservazioni in ordine al bilancio d'esercizio

Il Collegio sindacale ha preso atto che l'organo di amministrazione ha tenuto conto dell'obbligo di redazione della nota integrativa tramite l'utilizzo della cosiddetta "tassonomia XBRL", necessaria per standardizzare tale documento e renderlo disponibile al trattamento digitale: è questo, infatti, un adempimento richiesto dal Registro delle Imprese gestito dalle Camere di Commercio in esecuzione dell'art. 5, comma 4, del D.P.C.M. n. 304 del 10 dicembre 2008.

Il Collegio sindacale ha, pertanto, verificato che le variazioni apportate alla forma del bilancio e alla nota integrativa rispetto a quella adottata per i precedenti esercizi non modificano in alcun modo la sostanza del suo contenuto né i raffronti con i valori relativi alla chiusura dell'esercizio precedente.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 è stato approvato dal Consiglio di amministrazione e risulta costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico, dalla nota integrativa, dal rendiconto finanziario, dalla relazione sulla gestione. Tali documenti sono stati consegnati al Collegio Sindacale in tempo utile affinché siano depositati presso la sede della società corredati dalla presente relazione.

È stato, quindi, esaminato il progetto di bilancio, in merito al quale sono fornite ancora le seguenti ulteriori informazioni:

- i criteri di valutazione delle poste dell'attivo e del passivo soggette a tale necessità inderogabile sono stati controllati, sono risultati conformi al disposto dell'art. 2426 c.c. e non sono risultati sostanzialmente diversi da quelli adottati negli esercizi precedenti, ad eccezione delle sanzioni irrogate ai passeggeri sprovvisti di titolo di viaggio, che dal 2019 sono state iscritte secondo il criterio di competenza e non secondo quello di cassa precedentemente utilizzato come da prassi del settore;
- è stata posta attenzione all'impostazione data al progetto di bilancio, sulla sua generale conformità alla legge per quello che riguarda la sua formazione e struttura e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- è stata verificata l'osservanza delle norme di legge inerenti la predisposizione della relazione sulla gestione e a tale riguardo non si hanno osservazioni che debbano essere evidenziate nella presente relazione;
- l'organo di amministrazione, nella redazione del bilancio, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, comma 4, c.c.;
- è stata verificata la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui si è avuta conoscenza a seguito dell'assolvimento dei doveri tipici del Collegio sindacale e a tale riguardo non vengono evidenziate ulteriori osservazioni;

- di rilievo, a conto economico sono confluiti consistenti oneri per imposte relative ad esercizi precedenti (euro 1.917.958) conseguenti alla soccombenza della società nel contenzioso tributario aperto da anni con l'Agenzia delle Entrate di Gorizia e relativo al trattamento fiscale (deducibilità o meno) delle perdite d'esercizio conseguite nel periodo in cui vigeva la cd. moratoria fiscale (vicenda che trae origine nelle normative agevolative degli anni Novanta che favorirono la trasformazione delle aziende speciali degli enti locali in società di capitali); la soccombenza della società in Commissione Tributaria Provinciale di Gorizia e, soprattutto, in Corte di Cassazione – in separati giudizi per medesima materia - hanno determinato l'inesigibilità dei crediti fiscali IRES precedentemente iscritti in bilancio fra le attività dello stato patrimoniale e ha richiesto altresì l'iscrizione del debito per le somme richieste dall'Erario a titoli di imposta, sanzioni ed interessi dovuti in conseguenza della sentenza (definitiva) emessa dalla Corte di Cassazione; per ogni maggior dettaglio, anche numerico, rinviamo alle analisi fatte dagli Amministratori nella Relazione sulla gestione ed in Nota integrativa;
- di rilievo a conto economico è stato appostato un consistente prudenziale fondo rischi (euro 1.137.000) a fronte di possibili penali contrattuali previste nel contratto di servizio TPL con la Regione FVG;
- la società, come precisato nella nota integrativa e nella relazione degli amministratori, al fine di una più coerente rappresentazione del patrimonio consortile al 31.12.2020, ha eseguito una rivalutazione della voce "materiale rotabile" per l'importo complessivo di € 2.023.485, ai sensi dell'articolo 110 commi da 1 a 7 del D.L. 104 del 14.08.2020. La rivalutazione è stata effettuata sulla base del ricalcolo della vita utile del parco automezzi (autobus di linea e turismo). La rivalutazione ha comportato il decremento del fondo ammortamento (cosiddetto metodo 3) sulla base dei valori correnti effettivamente attribuibili agli stessi con riguardo alla loro consistenza, alla loro capacità produttiva, all'effettiva possibilità di utilizzazione nella società. La rivalutazione ha determinato perciò la modifica del piano di ammortamento secondo la nuova vita utile residua dei beni stessi. La rivalutazione con valenza sia civilistica sia fiscale è stata interamente imputata al fondo di ammortamento (in diminuzione), ed in contropartita a specifica riserva da rivalutazione del patrimonio netto per € 1.971.510 al netto dell'imposta sostitutiva del 3%. Si attesta che la rivalutazione non eccede il limite di valore di cui al comma 2 dell'articolo 11 della legge 342/2000.
- in merito alla proposta del Consiglio di amministrazione circa la copertura della perdita d'esercizio esposta in chiusura della nota integrativa, il Collegio sindacale non ha nulla da osservare, facendo peraltro notare che la decisione in merito spetta all'assemblea dei soci.

Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere negativo per euro 1.473.322.

A3) Osservazioni e proposte in ordine all'approvazione del bilancio

Considerando le risultanze dell'attività da noi svolta il Collegio sindacale propone all'assemblea di approvare il bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 così come redatto dagli amministratori.

Gorizia, 14 giugno 2021.

Il Collegio sindacale

F.to Dott. Pietro Dessenibus



F.to Dott. Giuseppe Gregoris



F.to Dott.ssa Valentina Pahor



