



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: segreteria@aptgorizia.it
pec: segreteria.aptgo@legalmail.it

**Bilancio dell'esercizio
chiuso al 31/12/2021**

(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 31/12/2021

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 31-12-2021

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

	31-12-2021	31-12-2020
Stato patrimoniale		
Attivo		
B) Immobilizzazioni		
I - Immobilizzazioni immateriali		
3) diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	7.880	-
4) concessioni, licenze, marchi e diritti simili	67.835	47.995
6) immobilizzazioni in corso e acconti	-	15.335
7) altre	3.352	6.952
Totale immobilizzazioni immateriali	79.067	70.282
II - Immobilizzazioni materiali		
1) terreni e fabbricati	3.810.715	3.931.235
2) impianti e macchinario	145.822	129.773
3) attrezzature industriali e commerciali	415.111	285.195
4) altri beni	8.599.094	10.219.724
5) immobilizzazioni in corso e acconti	119.526	573.208
Totale immobilizzazioni materiali	13.090.268	15.139.135
III - Immobilizzazioni finanziarie		
1) partecipazioni in		
b) imprese collegate	31.315	29.855
d-bis) altre imprese	1.944.703	1.944.703
Totale partecipazioni	1.976.018	1.974.558
2) crediti		
d-bis) verso altri		
esigibili oltre l'esercizio successivo	21.740	21.959
Totale crediti verso altri	21.740	21.959
Totale crediti	21.740	21.959
Totale immobilizzazioni finanziarie	1.997.758	1.996.517
Totale immobilizzazioni (B)	15.167.093	17.205.934
C) Attivo circolante		
I - Rimanenze		
1) materie prime, sussidiarie e di consumo	262.851	249.961
Totale rimanenze	262.851	249.961
II - Crediti		
1) verso clienti		
esigibili entro l'esercizio successivo	317.426	796.132
Totale crediti verso clienti	317.426	796.132
3) verso imprese collegate		
esigibili entro l'esercizio successivo	3.201.462	2.618.535
esigibili oltre l'esercizio successivo	390.244	-
Totale crediti verso imprese collegate	3.591.706	2.618.535
5-bis) crediti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.158.702	1.006.878
esigibili oltre l'esercizio successivo	322.407	322.407
Totale crediti tributari	1.481.109	1.329.285
5-ter) imposte anticipate	1.069.187	683.432
5-quater) verso altri		
esigibili entro l'esercizio successivo	297.945	862.549

Totale crediti verso altri	297.945	862.549
Totale crediti	6.757.373	6.289.933
IV - Disponibilità liquide		
1) depositi bancari e postali	16.794.795	16.733.853
3) danaro e valori in cassa	17.571	12.701
Totale disponibilità liquide	16.812.366	16.746.554
Totale attivo circolante (C)	23.832.590	23.286.448
D) Ratei e risconti	128.684	28.787
Totale attivo	39.128.367	40.521.169
Passivo		
A) Patrimonio netto		
I - Capitale	5.164.600	5.164.600
II - Riserva da sovrapprezzo delle azioni	2.057.564	2.057.564
III - Riserve di rivalutazione	3.135.846	3.135.846
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
Totale altre riserve	21.861.718	21.861.720
VIII - Utili (perdite) portati a nuovo	(1.224.676)	248.645
IX - Utile (perdita) dell'esercizio	640.366	(1.473.322)
X - Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(4.500)	(4.500)
Totale patrimonio netto	32.766.788	32.126.423
B) Fondi per rischi e oneri		
2) per imposte, anche differite	17.406	33.488
4) altri	922.699	1.994.916
Totale fondi per rischi ed oneri	940.105	2.028.404
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	1.236.894	1.403.602
D) Debiti		
4) debiti verso banche		
esigibili entro l'esercizio successivo	5.285	897
Totale debiti verso banche	5.285	897
7) debiti verso fornitori		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.410.114	1.266.735
Totale debiti verso fornitori	1.410.114	1.266.735
12) debiti tributari		
esigibili entro l'esercizio successivo	303.319	1.303.471
Totale debiti tributari	303.319	1.303.471
13) debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		
esigibili entro l'esercizio successivo	109.398	413.153
Totale debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	109.398	413.153
14) altri debiti		
esigibili entro l'esercizio successivo	1.381.489	1.100.193
Totale altri debiti	1.381.489	1.100.193
Totale debiti	3.209.605	4.084.449
E) Ratei e risconti	974.975	878.291
Totale passivo	39.128.367	40.521.169

Conto economico

	31-12-2021	31-12-2020
Conto economico		
A) Valore della produzione		
1) ricavi delle vendite e delle prestazioni	19.693.962	17.585.406
5) altri ricavi e proventi		
contributi in conto esercizio	855.041	849.979
altri	2.520.382	1.086.646
Totale altri ricavi e proventi	3.375.423	1.936.625
Totale valore della produzione	23.069.385	19.522.031
B) Costi della produzione		
6) per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	3.133.736	2.398.519
7) per servizi	3.958.038	2.483.058
8) per godimento di beni di terzi	954.005	550.601
9) per il personale		
a) salari e stipendi	7.315.760	6.806.178
b) oneri sociali	2.139.901	1.914.347
c) trattamento di fine rapporto	608.267	556.817
e) altri costi	426.844	455.899
Totale costi per il personale	10.490.772	9.733.241
10) ammortamenti e svalutazioni		
a) ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	33.816	23.020
b) ammortamento delle immobilizzazioni materiali	3.785.903	2.725.213
d) svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	62.678	99.328
Totale ammortamenti e svalutazioni	3.882.397	2.847.561
11) variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.390)	24.990
12) accantonamenti per rischi	250.000	1.282.550
14) oneri diversi di gestione	268.101	326.834
Totale costi della produzione	22.934.659	19.647.354
Differenza tra valore e costi della produzione (A - B)	134.726	(125.323)
C) Proventi e oneri finanziari		
15) proventi da partecipazioni		
altri	13.429	98.480
Totale proventi da partecipazioni	13.429	98.480
16) altri proventi finanziari		
d) proventi diversi dai precedenti		
altri	77.318	61.802
Totale proventi diversi dai precedenti	77.318	61.802
Totale altri proventi finanziari	77.318	61.802
17) interessi e altri oneri finanziari		
altri	1	-
Totale interessi e altri oneri finanziari	1	-
Totale proventi e oneri finanziari (15 + 16 - 17 + - 17-bis)	90.746	160.282
D) Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie		
18) rivalutazioni		
a) di partecipazioni	1.460	4.808
Totale rivalutazioni	1.460	4.808
Totale delle rettifiche di valore di attività e passività finanziarie (18 - 19)	1.460	4.808
Risultato prima delle imposte (A - B + - C + - D)	226.932	39.767

20) Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate		
imposte correnti	-	25.165
imposte relative a esercizi precedenti	(11.597)	1.917.958
imposte differite e anticipate	(401.837)	(430.034)
Totale delle imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, differite e anticipate	(413.434)	1.513.089
21) Utile (perdita) dell'esercizio	640.366	(1.473.322)

Rendiconto finanziario, metodo indiretto

	31-12-2021	31-12-2020
Rendiconto finanziario, metodo indiretto		
A) Flussi finanziari derivanti dall'attività operativa (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	640.366	(1.473.322)
Imposte sul reddito	(413.434)	1.513.089
Interessi passivi/(attivi)	(77.318)	(61.802)
(Dividendi)	(13.429)	(98.480)
(Plusvalenze)/Minusvalenze derivanti dalla cessione di attività	(18.499)	(1.271)
1) Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	117.686	(121.786)
Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto		
Accantonamenti ai fondi	987.767	1.752.278
Ammortamenti delle immobilizzazioni	3.819.719	2.748.233
Altre rettifiche in aumento/(in diminuzione) per elementi non monetari	(1.288.629)	-
Totale rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto	3.518.857	4.500.511
2) Flusso finanziario prima delle variazioni del capitale circolante netto	3.636.543	4.378.725
Variazioni del capitale circolante netto		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(12.890)	24.990
Decremento/(Incremento) dei crediti verso clienti	478.706	1.556.759
Incremento/(Decremento) dei debiti verso fornitori	143.379	98.779
Decremento/(Incremento) dei ratei e risconti attivi	(99.897)	(388)
Incremento/(Decremento) dei ratei e risconti passivi	96.684	(3.716)
Altri decrementi/(Altri incrementi) del capitale circolante netto	(1.529.447)	(1.997.570)
Totale variazioni del capitale circolante netto	(923.465)	(321.146)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto	2.713.078	4.057.579
Altre rettifiche		
Interessi incassati/(pagati)	77.318	61.802
(Imposte sul reddito pagate)	(41.942)	(318.513)
Dividendi incassati	13.429	98.480
(Utilizzo dei fondi)	(938.080)	(1.006.850)
Totale altre rettifiche	(889.275)	(1.165.081)
Flusso finanziario dell'attività operativa (A)	1.823.803	2.892.498
B) Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
Immobilizzazioni materiali		
(Investimenti)	(1.737.035)	(2.187.433)
Disinvestimenti	17.038	1.271
Immobilizzazioni immateriali		
(Investimenti)	(42.601)	(23.441)
Immobilizzazioni finanziarie		
(Investimenti)	-	(2.969)
Disinvestimenti	219	-
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(1.762.379)	(2.212.572)
C) Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
Mezzi di terzi		
Incremento/(Decremento) debiti a breve verso banche	4.388	(310)
Mezzi propri		
Cessione/(Acquisto) di azioni proprie	-	(4.500)

(Dividendi e acconti su dividendi pagati)	-	(2.237.000)
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	4.388	(2.241.810)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	65.812	(1.561.884)
Disponibilità liquide a inizio esercizio		
Depositi bancari e postali	16.733.853	18.297.065
Danaro e valori in cassa	12.701	11.373
Totale disponibilità liquide a inizio esercizio	16.746.554	18.308.438
Disponibilità liquide a fine esercizio		
Depositi bancari e postali	16.794.795	16.733.853
Danaro e valori in cassa	17.571	12.701
Totale disponibilità liquide a fine esercizio	16.812.366	16.746.554

Nota integrativa al Bilancio di esercizio chiuso al 31-12-2021

Nota integrativa, parte iniziale

Signori Azionisti,

il presente bilancio, sottoposto al Vostro esame e alla Vostra approvazione, evidenzia un utile d'esercizio pari a Euro 640.366.

Il documento contabile è stato redatto in conformità al dettato del Codice civile, interpretato ed integrato 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. Quest'ultima 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.

Ai sensi di quanto disposto dall'art. 2364, comma 2 del Codice civile, ed in conformità con le previsioni statutarie, ci si è avvalsi del maggior termine di 180 giorni per l'approvazione del Bilancio. Le ragioni che hanno giustificato tale dilazione sono indicate nella Relazione sulla gestione.

Attività svolte

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

Fatti di rilievo verificatisi nel corso dell'esercizio

Si rinvia a quanto esposto nella Relazione sulla gestione.

Criteri di formazione

I criteri utilizzati nella formazione e nella valutazione del bilancio chiuso al 31/12/2021 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 e sono stati modificati i principi contabili nazionali OIC.

Il bilancio in commento 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., il documento in approvazione è stata redatto 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 avrebbe avuto 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 inoltre pienamente soddisfatto il presupposto del going concern in continuità con quanto rilevato nel precedente bilancio in tema di trasporto pubblico nella regione Friuli Venezia Giulia.

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 dal sito web, 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 in approvazione 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 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 tuttora giustificata dalla ricordata 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 prevista dalle normative 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.

Anche per i beni materiali 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 siano 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 31/12/2021 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 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.

Inoltre, 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. Per i crediti di modesta entità relativi agli esercizi 2019 e 2020 si è provveduto alla cancellazione dal bilancio in applicazione dei principi contabili e alla deduzione fiscale della perdita in conformità all'art.101 del Tuir.

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 pari o 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 31/12/2021 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.

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.

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.

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
13.090.268	15.139.135	(2.048.867)

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	7.869.353	821.786	1.580.778	29.137.200	573.208	39.982.325
Rivalutazioni	-	-	-	2.059.669	-	2.059.669
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
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	148.351	57.408	241.123	1.743.836	119.326	2.310.044
Ammortamento dell'esercizio	268.871	41.359	111.207	3.364.466	-	3.785.903
Totale variazioni	(120.520)	16.049	129.916	(1.620.630)	(453.682)	(2.048.867)
Valore di fine esercizio						
Costo	8.017.704	879.195	1.817.396	31.672.417	119.526	42.506.238
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	4.206.989	733.373	1.402.285	23.073.323	-	29.415.970
Valore di bilancio	3.810.715	145.822	415.111	8.599.094	119.526	13.090.268

Sulla base di una puntuale applicazione del principio contabile OIC 16, sul compendio immobiliare di Monfalcone, acquisito nel 2020, si è provveduto nell'esercizio di iscrizione 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, bene patrimoniale non soggetto a degrado ed avente vita utile illimitata.

Le immobilizzazioni materiali, al lordo dei relativi fondi ammortamento e delle rivalutazioni, ammontano ad Euro 42.506.238, i fondi di ammortamento risultano essere pari ad Euro 29.415.970.

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

- IMMOBILI

Nel corso del 2021 presso la sede di Gorizia, al primo piano, sono stati realizzati uffici direzionali e sala riunioni nuovi per Euro 127.719. Nel deposito di Gorizia sono stati fatti lavori di ampliamento e sistemazione uffici per addetti al movimento per Euro 10.050.

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.

Immobilizzazioni materiali

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
13.090.268	15.139.135	(2.048.867)

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	7.869.353	821.786	1.580.778	29.137.200	573.208	39.982.325
Rivalutazioni	-	-	-	2.059.669	-	2.059.669
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
Variazioni nell'esercizio						
Incrementi per acquisizioni	148.351	57.408	241.123	1.743.836	(453.682)	1.737.036
Ammortamento dell'esercizio	268.871	41.359	111.207	3.364.466	-	3.785.903
Totale variazioni	(120.520)	16.049	129.916	(1.620.630)	(453.682)	(2.048.867)
Valore di fine esercizio						
Costo	8.017.704	879.195	1.817.396	31.672.417	119.526	42.506.238
Ammortamenti (Fondo ammortamento)	4.206.989	733.373	1.402.285	23.073.323	-	29.415.970
Valore di bilancio	3.810.715	145.822	415.111	8.599.094	119.526	13.090.268

La voce incrementi (netti) per acquisizioni riferita alla immobilizzazioni materiali in corso e acconti è costituita per euro 113.576 da incrementi e per Euro 567.258 da utilizzi dell'esercizio per completamento degli investimenti.

Sulla base di una puntuale applicazione del principio contabile OIC 16, sul compendio immobiliare di Monfalcone, acquisito nel 2020, si è provveduto nell'esercizio di iscrizione 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, bene patrimoniale non soggetto a degrado ed avente vita utile illimitata.

Le immobilizzazioni materiali, al lordo dei relativi fondi ammortamento e delle rivalutazioni, ammontano ad Euro 42.506.238, i fondi di ammortamento risultano essere pari ad Euro 29.415.970.

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

- IMMOBILI

Nel corso del 2021 presso la sede di Gorizia, al primo piano, sono stati realizzati uffici direzionali e sala riunioni nuovi per Euro 127.719. Nel deposito di Gorizia sono stati fatti lavori di ampliamento e sistemazione uffici per addetti al movimento per Euro 10.050.

- **IMPIANTI E MACCHINARI**

Sono stati acquistati un impianto per convergenza e campanatura ruote, un sollevatore e un compressore pulsar industriale per un totale di Euro 39.147.

- **IMPIANTI DI SICUREZZA**

Implementato impianto videosorveglianza nuovi locali sede e su bus extra ed urbani per euro 18.261.

- **ATTREZZATURE SPECIFICHE**

Sono state posizionate n. 3 nuove emettitrici per Euro 49.270, installati i sistemi wi-fi a bordo bus per Euro 61.236, installati su bus sistemi vocali "prossima fermata" per Euro 25.647, posizionato su bus validatrici biglietti per Euro 18.000, conta passeggeri per Euro 13.038, installazione di totem informativo utenza per Euro 34.379, installazione su bus urbani di un impianto per supporto per utenza con disabilità visiva per Euro 10.620.

- **MACCHINE D'UFFICIO**

Sono stati acquistati Pc e stampanti, webcam e cuffie per riunioni a distanza, Tv da usare come schermo ed altri acquisti minori per Euro 27.113.

- **MATERIALE ROTABILE**

Nel corso del 2021 sono stati acquistati n. 2 bus a due piani per il servizio extraurbano per euro 773.920 a fronte di due dismissioni. Sono stati inoltre acquistati n. 4 bus servizio urbano per Euro 876.000 ed effettuate 4 dismissioni.

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 effettuata sui mezzi compresi nel patrimonio aziendale al 31/12/2021.

Materiale rotabile TPL extraurbano

Costo storico	19.023.611
Precedenti ammortamenti	(12.376.794)
Riv. L. 126/2020 (riduzione fondo ammortamento)	1.314.238
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2021	7.961.055
Acquisizioni 2021	792.180
Ammortamenti	(2.199.929)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2021	6.553.306
Totale rivalutazioni	1.314.238

Materiale rotabile TPL urbano

Costo storico	7.677.040
Precedenti rivalutazioni	27.184
Precedenti ammortamenti	(6.720.374)
Riv. L. 126/2020 (riduzione fondo ammortamento)	497.521
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2021	1.481.371
Acquisizioni 2021	876.000
Ammortamenti	(720.021)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2021	1.637.350
Totale rivalutazioni	524.705

Materiale rotabile servizio noleggio

Costo storico	2.083.614
Precedenti ammortamenti	(1.626.833)
Riv. L. 126/2020 (riduzione fondo ammortamento)	220.726
CONSISTENZA INIZIALE AL 1/01/2021	677.507
Acquisizioni 2021	----
Ammortamenti	(405.163)
CONSISTENZA FINALE AL 31/12/2021	272.344
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 immobilizzazioni materiali iscritte nel bilancio della società al 31/12/2021 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 a suo tempo 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 allora 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.

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 in pari data.

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.

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, a conclusione dell'esercizio 2020, 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

Nell'esercizio al 31/12/2021, la società si è avvalsa della facoltà di richiedere nella dichiarazione fiscale presentata a novembre 2021 il credito d'imposta del 6% sui beni strumentali nuovi acquistati nel 2020 (fino al 15 novembre), previsto dalla Legge di Bilancio 2020, e del 10% su quelli acquistati dal 16 novembre al 31 dicembre, come riformulato dalla Legge di Bilancio 2021, per complessive Euro 111.100. Va precisato che l'effettuazione degli investimenti nel 2020 è ricaduta in un arco temporale di sovrapposizione delle due discipline (16/11-31/12) e solo con circolare 9/E del 23 luglio 2021 l'Amministrazione finanziaria ha chiarito che per gli investimenti in beni strumentali nuovi effettuati a partire dal 16 novembre 2020 e fino al 31 dicembre 2021, nel limite di Euro 2.000.000, si rende applicabile la nuova normativa. Conseguentemente si è provveduto ad integrare il contributo fiscale precedentemente iscritto per Euro 68.096.

Gli investimenti proseguiti nel 2021 hanno comportato un vantaggio fiscale di Euro 92.491, a cui aggiungere il credito d'imposta del 50% di Euro 9.875 sui "beni 4.0".

Per l'iscrizione dei contributi in c/impianti, finalizzati 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 complessive Euro 31.265.

Immobilizzazioni finanziarie

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
1.997.758	1.996.517	1.241

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 2020, costituendo questo l'ultimo depositato. Nessuna partecipazione immobilizzata ha subito cambiamento di destinazione.

Partecipazioni

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 Arriva Udine S.p.A (già Autoservizi F.V.G. S.p.A. – SAF), acquistata nel corso dell'esercizio 2004 e iscritta al costo d'acquisto, comprensivo degli oneri accessori diretti d'acquisto;
- partecipazione nella società collegata TPL FVG S.C. a R.L., iscritta al costo d'acquisto rettificato.

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

	Partecipazioni in imprese collegate	Partecipazioni in altre imprese	Totale Partecipazioni
Valore di inizio esercizio			
Costo	61.746	1.944.703	2.006.449
Svalutazioni	31.891	-	31.891
Valore di bilancio	29.855	1.944.703	1.974.558
Variazioni nell'esercizio			
Rivalutazioni effettuate nell'esercizio	1.460	-	1.460
Totale variazioni	1.460	-	1.460
Valore di fine esercizio			
Costo	61.746	1.944.703	2.006.449
Svalutazioni	30.431	-	30.431
Valore di bilancio	31.315	1.944.703	1.976.018

Crediti

Relativi a depositi cauzionali in denaro, hanno avuto la seguente movimentazione:

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	21.959	(219)	21.740	21.740
Totale crediti immobilizzati	21.959	(219)	21.740	21.740

Si precisa che l'area geografica dei crediti immobilizzati è il territorio italiano (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

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	5.837	125.258	31.315	25,00%	31.315
Totale								31.315

Suddivisione dei crediti immobilizzati per area geografica

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 31.12.2020, ultimo bilancio depositato.

Dettagli sulle partecipazioni in altre imprese

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

Si ritiene che tale valore in relazione alle partecipazioni in "altre imprese" non sia superiore al loro fair value, 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 depositato per le due società in parola sono i seguenti:

Valori al 31.12.2020 espressi in Euro	S.T.I. Servizi Trasporti Interregionali S.p.A.	Arriva Udine S.p.A.
Capitale sociale	852.143	14.000.000
Valore Patrimonio Netto (dedotta la Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio)	928.183	73.002.309
Utile (perdita) d'esercizio	(88.084)	1.824.318
Percentuale di partecipazione posseduta al 31.12.2020	3,60%	3,20%
Patrimonio Netto di pertinenza	33.415	2.336.074
Valore di iscrizione della partecipazione	35.584	1.909.119

Valore delle immobilizzazioni finanziarie

	Valore contabile
Partecipazioni in altre imprese	1.944.703
Crediti verso altri	21.740

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	21.740
Totale	21.740

Attivo circolante

Rimanenze

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
262.851	249.961	12.890

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	249.961	12.890	262.851
Totale rimanenze	249.961	12.890	262.851

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	208.526	212.649	-	-	208.526	212.649
	LUBRIFICANTI	5.598	8.186	-	-	5.598	8.186
	PNEUMATICI	29.256	19.082	-	-	29.256	19.082
	CARBURANTI	44.607	48.836	-	-	44.607	48.836

Descrizione	Dettaglio	Consistenza iniziale	Incremento	Spost. nella voce	Spost. dalla voce	Decremento	Consistenza finale
	UREA TPL EXTRA	2.474	4.098	-	-	2.474	4.098
	F.DO SVAL. RICAMBI	-40.500	-	-	-	-10.500	-30.000
	Totale	249.961	292.851	-	-	279.961	262.851

Crediti iscritti nell'attivo circolante

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
6.757.373	6.289.933	467.440

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	796.132	(478.706)	317.426	317.426	-
Crediti verso imprese collegate iscritti nell'attivo circolante	2.618.535	973.171	3.591.706	3.201.462	390.244
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.329.285	151.824	1.481.109	1.158.702	322.407
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	683.432	385.755	1.069.187		
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	862.549	(564.604)	297.945	297.945	-
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	6.289.933	467.440	6.757.373	4.975.535	712.651

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 3.062.786, nonché crediti per finanziamenti infruttiferi concessi alla società collegata TPL FVG S.C. a R.L. nel corso degli esercizi pregressi per complessive Euro 528.920, iscritti a bilancio al valore nominale, da rimborsare entro il 31/12/2025 in tre rate annuali ciascuna di Euro 138.676 e la quarta di Euro 112.892.

I crediti tributari, iscritti a bilancio al valore nominale, sono costituiti 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, dal credito per Irap per acconti versati, dal credito per accise e dal credito d'imposta sugli investimenti in beni strumentali nuovi effettuati negli esercizi 2020 e 2021.

In particolare, risultano iscritti tra i crediti tributari:

- 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 sui beni strumentali nuovi acquistati nel 2020 e nel 2021.

I crediti per imposte anticipate, anch'essi iscritti al valore nominale, corrispondono per Euro 253.314 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 815.873 relative a perdite 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.

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	322.758	212.842	(109.916)
	CLIENTI ENTI PUBBLICI	66.743	91.569	24.826
	CLIENTI FATTURE DA EMETTERE	476.032	79.276	(396.756)
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI	(75.179)	(74.071)	1.108
	CREDITI DA SANZIONI	332.749	83.810	(248.939)
	F.DO SVALUTAZIONE CREDITI DA SANZIONI	(326.971)	(76.000)	250.971
	Totale	796.132	317.426	(478.706)
verso imprese collegate				
	FINANZ.INFRUTTIFERISOCIETA' PARTECIPATE – T.P.L.	780.292	528.920	(251.372)
	TPL FVG S.C. A R.L.	1.838.243	3.062.786	1.224.543
	Totale	2.618.535	3.591.706	973.171
crediti tributari				
	ERARIO C/CRED.IRES PER IRAP 2008/2011	322.407	322.407	-
	CREDITO IRES DICH.INTEGR.15/16/17	136.409		(136.409)
	CREDITO IRES (ACCONTI/R.A./A.P.)	533.750	691.299	157.549
	CREDITO IRAP (compresi ACCONTI)	-	28.963	28.963
	CREDITO IVA	14.215		(14.215)
	CREDITO IMP.SANIFICAZIONE E DPI	28.297		(28.297)
	CREDITO IMP.BONUS INVESTIMENTI	68.096	213.466	145.370
	CREDITI VERSO MINISTERO DELLE FINANZE	226.111	224.974	(1.137)
	Totale	1.329.285	1.481.109	151.824

Descrizione	Dettaglio	Consist. iniziale	Consist. finale	Variaz. assoluta
imposte anticipate				
	CREDITI PER IMPOSTE ANTICIPATE	683.432	1.069.187	385.755
	Totale	683.432	1.069.187	375.755
verso altri				
	CREDITI V/INPS	754	2.604	1.850
	CREDITI V/INAIL	16.901	15	(16.886)
	CREDITI DIVERSI	613.830	167.126	(446.704)
	CREDITI RIMB.ONERI MAL.	126.295		(126.295)
	CREDITI DA LIQ./PREV/BIGL./FOR.	104.298	128.200	23.902
	CREDITI V/ALTRI – DIP.	471		(471)
	Totale	862.549	297.945	(564.604)

Suddivisione dei crediti iscritti nell'attivo circolante per area geografica

La ripartizione dei crediti al 31/12/2021 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Crediti verso clienti iscritti nell'attivo circolante	317.426	317.426
Crediti verso collegate iscritti nell'attivo circolante	3.591.706	3.591.706
Crediti tributari iscritti nell'attivo circolante	1.481.109	1.481.109
Attività per imposte anticipate iscritte nell'attivo circolante	1.069.187	1.069.187
Crediti verso altri iscritti nell'attivo circolante	297.945	297.945
Totale crediti iscritti nell'attivo circolante	6.757.373	6.757.373

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

Descrizione	F.do svalutazione ex art. 106 D.P.R. 917/1986	F.do svalutazione ex art. 2426 Codice civile	Totale
Saldo al 31/12/2020	387.645	14.504	402.149
Utilizzo nell'esercizio	313.648	1.108	314.756
Accantonamento esercizio	62.678		62.678
Saldo al 31/12/2021	136.675	13.396	150.071

Disponibilità liquide

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
16.812.366	16.746.554	65.812

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Depositi bancari e postali	16.733.853	60.942	16.794.795
Denaro e altri valori in cassa	12.701	4.870	17.571
Totale disponibilità liquide	16.746.554	65.812	16.812.366

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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
128.684	28.787	99.897

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	28.482	100.202	128.684
Totale ratei e risconti attivi	28.787	99.897	128.684

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 canoni assistenza e E.D.P	28.414
Risconti su canoni manutenzione	84.389
Risconti su tassa di possesso automezzi e autovetture	6.050
Risconti su abbonamenti a giornali, riviste fiscali e div.	2.180
Risconti su commissioni per fidejussioni	539
Risconti noleggi	4.830
Altri di ammontare non apprezzabile	356
	128.684

Nota integrativa, passivo e patrimonio netto

Patrimonio netto

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
32.766.788	32.126.423	640.365

Variazioni nelle voci di patrimonio netto

	Valore di inizio esercizio	Altre variazioni	Risultato d'esercizio	Valore di fine esercizio
		Riclassifiche		
Capitale	5.164.600	-		5.164.600
Riserva da soprapprezzo delle azioni	2.057.564	-		2.057.564
Riserve di rivalutazione	3.135.846	-		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	(2)		21.861.718
Utili (perdite) portati a nuovo	248.645	(1.473.321)		(1.224.676)
Utile (perdita) dell'esercizio	(1.473.322)	1.473.322	640.366	640.366
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(4.500)	-		(4.500)
Totale patrimonio netto	32.126.423	(1)	640.366	32.766.788

Riepilogo:

	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020
Capitale sociale	5.164.600	5.164.600
Riserva legale	1.135.870	1.135.870
Altre Riserve	27.050.628	27.050.630
Utili (perdite) di esercizi precedenti	(1.224.676)	248.645
Utili (perdita) dell'esercizio	640.366	(1.473.322)
Totale patrimonio netto	32.766.788	32.126.423
di cui perdite in regime di sospensione ex art. 6 DL 23/2020		

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
Capitale	5.164.600	Vers.capitale/riserve di utili	B	5.164.600
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 ex art. 2430 Cod.civ.	A,B	1.135.870
Altre riserve				
Riserva straordinaria	21.861.718	Riserva di utili	A,B,C,D	21.861.718
Totale altre riserve	21.861.718			21.861.718
Utili portati a nuovo	(1.224.676)	utili 2019-perdite 2020 da destinare	A,B,C,D	(1.224.676)
Riserva negativa per azioni proprie in portafoglio	(4.500)		A,B,C,D	(4.500)
Totale	32.126.422			32.126.422
Quota non distribuibile				10.329.544
Residua quota distribuibile				21.796.878

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	25.083.620	2.485.645	33.869.735
Destinazione del risultato dell'esercizio					
attribuzione dividendi				2.237.000	2.237.000
altre destinazioni			(2)	1.473.322	1.473.320
Altre variazioni					
incrementi			2.027.987	(1.473.322)	554.665
decrementi			60.975		60.975
Riclassifiche/riporto utili (perdite)			248.645	(248.645)	
Risultato dell'esercizio precedente				(1.473.322)	
Alla chiusura dell'esercizio precedente	5.164.600	1.135.870	27.299.275	(1.473.322)	32.126.423
Altre variazioni					
Riclassifiche/ riporto utili (perdite)			(1.473.323)	1.473.322	(1)
Risultato dell'esercizio corrente				640.366	
Alla chiusura dell'esercizio corrente	5.164.600	1.135.870	25.825.952	640.366	32.766.788

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 126/2020	1.971.510
	1.971.510

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	31/12/2020	31/12/2021
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 acquistata da ATAP Spa n.1 azione 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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
940.105	2.028.404	(1.088.299)

	Fondo per imposte anche differite	Altri fondi	Totale fondi per rischi e oneri
Valore di inizio esercizio	33.488	1.994.916	2.028.404
Variazioni nell'esercizio			
Accantonamento nell'esercizio	-	380.500	380.500
Utilizzo nell'esercizio	16.082	1.452.717	1.468.799
Totale variazioni	(16.082)	(1.072.217)	(1.088.299)
Valore di fine esercizio	17.406	922.699	940.105

Tra i fondi per imposte sono iscritte passività per imposte differite per Euro 17.406 relative a differenze temporanee tassabili, per una descrizione delle quali si rinvia al relativo paragrafo della presente nota integrativa.

La voce "Altri fondi" al 31/12/2021, pari a Euro 922.699, risulta così composta (articolo 2427, primo comma, n. 7, C. c.):

Descrizione	31.12.2020	Utilizzi	Incrementi	31.12.2021
F.do oneri rinnovo CCNL	607.512	164.105	130.500	573.907
F.do rischi franchigie assicurative	13.500	13.500	-	-
F.do spese legali per cause e contenziosi in corso	10.000	-	-	10.000
F.do rischi su crediti per rimborsi IRES	88.792	-	-	88.792
F.do Spese part. TPL FVG	0	-	-	-
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	250.000	250.000
TOTALE Fondo Rischi e spese diverse	1.994.916	1.452.717	380.500	922.699

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.

Lo stanziamento di Euro 1.137.000 effettuato nell'esercizio precedente è stato stralciato a seguito della Comunicazione della Regione autonoma FVG del 9 dicembre 2021, la quale ha dato conferma che "in ragione della situazione emergenziale Covid-19, non saranno applicate penalità contrattuali di cui all'art.20 del Cds, con particolare riferimento allo standard qualitativo riferito al parametro della puntualità".

Nella stessa comunicazione è stata inoltre annunciata una puntuale valutazione, sempre con riferimento al contesto emergenziale Covid-19, delle situazioni di eventuale disallineamento dei cronoprogrammi riferiti alle attività contrattualmente previste.

In tale ambito si segnala l'accantonamento di Euro 250.000 al Fondo rischi stanziato per le potenziali penali derivanti dal Contratto di servizi TPL, problematica attualmente ancora al vaglio della collegata TPL FVG e dei competenti uffici regionali al fine di pervenire all'adozione di un diverso criterio di determinazione delle penali più rispondente alla tipologia di servizi erogati dalle aziende consorziate e maggiormente idoneo al rilevamento della qualità di tali servizi, anche in ragione dell'attuazione del sistema di qualità di cui alla norma UNI-EN 13816.

Si ricorda inoltre che nel 2020 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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
1.236.894	1.403.602	(166.708)

	Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
Valore di inizio esercizio	1.403.602
Variazioni nell'esercizio	
Accantonamento nell'esercizio	607.267
Utilizzo nell'esercizio	773.975
Totale variazioni	(166.708)
Valore di fine esercizio	1.236.894

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 il 31/12/2021 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 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
3.209.605	4.084.449	(874.844)

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	897	4.388	5.285	5.285
Debiti verso fornitori	1.266.735	143.379	1.410.114	1.410.114
Debiti tributari	1.303.471	(1.000.152)	303.319	303.319
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	413.153	(303.755)	109.398	109.398
Altri debiti	1.100.193	281.296	1.381.489	1.381.489

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio	Quota scadente entro l'esercizio
Totale debiti	4.084.449	(874.844)	3.209.605	3.209.605

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 -SERVIZI INTERBANCARI	897	5.285	4.388
	Totale	897	5.285	4.388
Acconti				
	ANTICIPI DA CLIENTI			
	Totale			
debiti verso fornitori				
	FORNITORI FATTURE DA RICEVERE	509.461	368.744	(140.717)
	FORNITORI	757.274	1.041.370	284.096
	Totale	1.266.735	1.410.114	143.379
debiti tributari				
	IVA C/ERARIO	-	9.128	9.128
	ERARIO C/IRES	-	-	
	ERARIO C/IRAP	25.165	-	(25.165)
	ERARIO C/RITENUTE STIPENDI	250.250	240.518	(9.732)
	ERARIO C/RITENUTE D'ACCONTO	1.921	469	(1.452)
	ERARIO C/RITENUTE COLLABOR.	5.426	6.267	841
	ERARIO C/IMP.SOST.RIV.TFR	-	6.287	6.287
	ERARIO C/IMPOSTA SOST. RIV. MONETARIA L.126/2020	60.975	40.650	(20.325)
	ERARIO DEF.CONTENZIOSO IRES 2007	959.734	-	(959.734)
	Totale	1.303.471	303.319	(1.000.152)
debiti v/ istituti di previdenza e di sicurezza sociale				
	FONDO PENS. INTEGRATIVE	48.889	50.662	1.773
	DEBITI v/I.N.P.S.	358.747	52.966	(305.781)
	DEBITI v /I.N.A.I.L.	-	-	-
	I.N.P.S. COLLABORATORI	5.517	5.769	252
	Arrotondamenti		1	1
	Totale	413.153	109.398	(303.755)
altri debiti				
	FONDO FERIE NON GODUTE	235.537	284.354	48.817

DEBITI VERSO IL PERSONALE	653.747	806.751	153.004
DEBITI DIVERSI	43.112	42.417	(695)
DEBITI V/CONSIGLIO D'AMMINISTR.	12.878	10.686	(2.192)
DEBITI V/ COLLABORATORI	2.768	5.375	2.607
DEBITI PER SERVIZI DIVERSI		960	960
DEBITI POS EMETTITRICI	1.436	2.738	1.302
DEBITI DIVERSI V/DIPENDENTI	150.715	228.208	77.493
AZIONISTI C/DIVIDENDI	-	-	-
Totale	1.100.193	1.381.489	281.296

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 non sono iscritti debiti per imposte IRES/IRAP in quanto la società non ha realizzato nell'anno redditi imponibili.

E' compreso invece il debito per imposta sostitutiva del 3% sulla rivalutazione monetaria eseguita nel 2020 per le rate scadenti a giugno 2022 e giugno 2023 di Euro 20.325 ciascuna.

Suddivisione dei debiti per area geografica

La ripartizione dei Debiti al 31/12/2021 secondo area geografica è riportata nella tabella seguente (articolo 2427, primo comma, n. 6, C.c.).

Area geografica	Italia	Totale
Debiti verso banche	5.285	5.285
Debiti verso fornitori	1.410.114	1.410.114
Debiti tributari	303.319	303.319
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	109.398	109.398
Altri debiti	1.381.489	1.381.489
Debiti	3.209.605	3.209.605

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	5.285	5.285
Debiti verso fornitori	1.410.114	1.410.114

Debiti tributari	303.319	303.319
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	109.398	109.398
Altri debiti	1.381.489	1.381.489
Totale debiti	3.209.605	3.209.605

Ratei e risconti passivi

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
974.975	878.291	96.684

	Valore di inizio esercizio	Variazione nell'esercizio	Valore di fine esercizio
Ratei passivi	3.645	6.613	10.258
Risconti passivi	874.647	90.070	964.717
Totale ratei e risconti passivi	878.291	96.684	974.975

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

Descrizione	Importo
Risc.pass.abbonamenti annuali studenti	788.844
Risc.pass.contr. lingua slovena	2.000
Risc.pass.contr.c/impianti	173.873
Ratei passivi diversi	10.258
	974.975

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

Nota integrativa, conto economico

Valore della produzione

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
23.069.385	19.522.031	3.547.354

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Ricavi vendite e prestazioni	19.693.962	17.585.406	2.108.556
Altri ricavi e proventi	3.375.423	1.936.625	1.438.798
Totale	23.069.385	19.522.031	3.547.354

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

DESCRIZIONE	ANNO 2021	ANNO 2020	ANNO 2019
- Introito da contratto di servizio TPL	13.502.671	14.111.454	15.082.655
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.467.025	1.492.986	1.869.342
- Incasso biglietti linee extraurbano	572.628	573.430	1.303.838
- Incasso biglietti urbano	349.127	292.184	587.219
- Incasso abbonamenti urbano	294.043	246.060	346.050
- Incasso biglietti marittimi	167.919	62.466	181.616
- Incasso abbonamenti marittimi	1.127	945	3.997
- Servizi aggiuntivi TPL (*)	1.579.407	32.694	13.172
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	-	-	691
- Introito contr. serv. TPL mare	318.086	58.221	159.886
- Servizi scolastici	41.043	148.951	59.073
- Servizi scolastici comune Gorizia	67.689	37.136	83.215
- Servizi scolastici Comune Monfalcone	267.401	83.669	200.501
- Servizi scolastici comune Mossa	17.041	7.722	34.936
- Servizi scolastici comune Ronchi	45.940	-	43.337
- Turismo Italia	22.794	32.536	413.199
- Turismo estero	-	4.600	74.837
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	218	2.589	9.909
- Servizi TPL c/terzi - Arriva	97.085	32.243	-
- Servizi industria Fincantieri	562.081	306.302	618.528
- Servizi P.A. Comune Monfalcone	38.664	20.818	32.209
- Servizi P.A. Comune Gorizia	13.636	-	1.695
- Servizi P.A. Comune Grado	39.091	38.400	56.600
- Servizi industria MSC	141.717	-	-
- Servizi industria Terminal Pass TS	52.848	-	-
- Servizi industria Vard Braila	34.681	-	-
Totale ricavi per prestazioni di servizi	19.693.962	17.585.406	21.176.505

(*) La voce comprende gli oneri e spese TPL per Euro 248.681 e Servizi aggiuntivi TPL affidati a terzi per Euro 1.385.933.

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	19.693.962
Totale	19.693.962

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	19.693.962
Totale	19.693.962

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 Contributo in conto esercizio 855.041

	2020	2021	Variazione
Contributi d'esercizio settori Urbano ed Extraurbano	334.089	335.334	1.245
Contributo Reg.FVG per emergenza sanitaria	483.594	453.854	(29.740)
Credito Imposta Sanificazioni e DPI	28.297	27.115	(1.182)
Contributo Progetto Lingua Slovena		18.938	18.938
Contributo Ciclomobilità		11.800	11.800
Contr. Fdo Reg. Sostegno occupazione	4.000	8.000	4.000
Totale contributi c/esercizio	849.980	855.041	5.061

A.5 Contributi in conto impianti 31.265

	2020	2021	Variazione
Bonus investimenti 2020 – quote esercizio	8.328	19.210	10.882
Bonus investimenti 2021 – quote esercizio		11.561	11.561
Bonus investimenti 2021 4.0 – quote esercizio		494	494
Totale contributi c/impianti	8.328	31.265	22.937

A.5. Ricavi e proventi diversi					2.489.117
---------------------------------------	--	--	--	--	------------------

	2020	2021	Variazione
Proventi Pubblicitari		6.000	6.000
Rimborsi TPL (su accise e diversi)	472.809	499.476	26.667
Sopravvenienze attive gestione ordinaria	52.232	627.089	574.857
Sopravv. per utilizzo fondi rischi	96.980		(96.980)
Sopravv. per utilizzo fondo pen.2020		1.137.000	1.137.000
Sopravv. saldo Irap 2019	10.778		(10.778)
Proventi vari TPL	111.148	21.552	(89.596)
Plusvalenze cessione beni ammortizzabili	1.270	17.038	15.768
Sovvenzioni su investimenti	544		(544)
Rimborsi assicurativi danni sinistri	70.157	45.123	(25.034)
Multe passeggeri e sovrapprezzo biglietti	135.855	135.837	(18)
Rimborso oneri malattia dip.	126.295		(126.295)
Vendita materiali magazzino e proventi vari	250		(250)
Arrotondamento Euro		2	2
Totale Ricavi e proventi diversi	1.078.318	2.489.117	1.410.799

Costi della produzione

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
22.934.659	19.647.354	3.287.305

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Materie prime, sussidiarie e merci	3.133.736	2.398.519	735.217
Servizi	3.958.038	2.483.058	1.474.980
Godimento di beni di terzi	954.005	550.601	403.404
Salari e stipendi	7.315.760	6.806.178	509.582
Oneri sociali	2.139.901	1.914.347	225.554
Trattamento di fine rapporto	608.267	556.817	51.450
Trattamento quiescenza e simili			
Altri costi del personale	426.844	455.899	(29.055)
Ammortamento immobilizzazioni immateriali	33.816	23.020	10.796
Ammortamento immobilizzazioni materiali	3.785.903	2.725.213	1.060.690
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni			
Svalutazioni crediti attivo circolante	62.678	99.328	(36.650)
Variazione rimanenze materie prime	(2.390)	24.990	(27.380)

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Accantonamento per rischi	250.000	1.282.550	(1.032.550)
Altri accantonamenti			
Oneri diversi di gestione	268.101	326.834	(58.733)
Totale	22.934.659	19.647.354	3.287.305

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

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

3.133.736

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

	2020	2021	Variazione
Carburanti e lubrificanti	1.948.253	2.618.392	670.139
Pezzi di ricambio	265.188	308.196	43.008
Pneumatici	78.726	86.428	7.702
Materiali di consumo	48.929	52.645	3.716
Cancelleria e stampati	15.959	13.921	(2.038)
Acquisto supporti titoli di viaggio e diversi	15.356	17.790	2.434
Spese di trasporto	2.892	4.335	1.443
Utensili	1.982	2.322	340
Altre materie prime	21.234	29.707	8.473
Totale	2.398.519	3.133.736	735.217

B.7 Costi per servizi

3.958.038

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

	2020	2021	Variazione
Manutenzione su automezzi	324.419	170.549	(153.870)
Compensi e contributi Amministratori e Sindaci	162.271	155.643	(16.628)
Servizi di biglietteria e informazioni a utenza	277.688	312.376	34.688
Premi di assicurazione Automezzi	320.986	290.289	(30.697)
Aggi di vendita TPL	68.319	70.823	2.504
Peritali, consulenze tecniche e amministrative	163.547	156.207	(7.340)
Energia elettrica e forza motrice	71.548	105.661	34.113
Spese di pubblicità, inserzioni e stampati pubbl.	9.512	14.355	4.843
Premi assicurativi diversi	54.447	50.281	(4.166)
Spese telefoniche e di trasmissione linee dati	31.540	53.778	22.238
Assistenza EDP e assistenza servizio paghe	123.898	136.153	12.255
Spese pulizia automezzi	289.088	38.829	(250.259)
Spese vigilanza, sorveglianza e diverse	33.232	76.802	43.570
Manutenzione impianti, macchinari, diverse	35.445	60.004	24.559

	2020	2021	Variazione
Pulizia uffici	33.710	26.711	(6.999)
Sanificazioni		266.914	266.914
Analisi, prove e collaudi	20.120	10.474	(9.646)
Acqua e riscaldamento	21.313	36.101	14.788
Spese viaggio, vitto e alloggio	6.180	10.865	4.685
Pedaggi autostradali	19.053	20.234	1.181
Smaltimento filtri e rifiuti speciali	10.541	9.435	(1.106)
Franchigie assicurative	2.375		(2.375)
Spese e commissioni bancarie	15.916	12.031	(3.885)
Servizi vari	200.911	240.926	40.015
Spese postali	6.711	7.983	1.272
Oneri e spese TPL	180.288	1.634.614	1.454.326
Totale	2.483.058	3.958.038	1.474.980

B.8 Costi per godimento beni di terzi**954.005**

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	2021	Variazione
Fitti passivi	334.761	337.728	2.967
Noleggi	215.840	616.277	400.437
Totale	550.601	954.005	403.404

B.9 Costi per il personale**10.490.772**

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	2021	Variazione
Salari e stipendi	6.806.178	7.315.760	509.582
Oneri previdenziali INPS	1.803.700	2.019.582	215.882
Oneri INAIL	110.647	120.319	9.672
Indennità TFR e previdenza complementare	556.817	608.267	51.450
Altri costi del personale	455.899	426.844	(29.055)
Totale	9.733.241	10.490.772	757.531

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	2021	Variazione
Rimborsi chilometrici	42.829	42.073	(756)
Servizio mensa	84.958	118.811	33.853
Corsi per la formazione	47.778	35.535	(12.243)
Oneri per la sicurezza	60.620	73.516	12.896
Spese per il vestiario	67.169	14.855	(52.314)
Altri oneri del personale	18.805	11.554	(7.251)
Oneri per rinnovi contrattuali	133.740	130.500	(3.240)
Totale	455.899	426.844	(29.055)

B.10 a. b. Ammortamenti**3.819.719**

Per quanto concerne gli ammortamenti si specifica che gli stessi sono stati calcolati sulla base della durata utile del cespite e del suo 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**62.678**

La svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante si riferisce all'accantonamento per perdite su crediti per sanzioni a passeggeri per Euro 62.678.

B.14 Oneri diversi di gestione**268.101**

Sono così composti:

	2020	2021	Variazione
Tasse di possesso automezzi e autovetture	66.979	71.208	4.229
Spese di rappresentanza	5.560	6.198	638
Abbonamenti a giornali e riviste	10.357	9.763	(594)
Contributi associativi	34.699	36.147	1.448
Imposta di bollo, tasse concess. governative	26.561	17.616	(8.945)
IMU	3.295	5.696	2.401
IVA estero noleggi	974	89	(885)
Diritti di omologazione, revisione, collaudo	13.329	12.352	(977)
Tassa di smaltimento rifiuti	20.766	29.710	8.944
Sopravvenienze passive	23.164	10.784	(12.380)
Minusvalenze cessione beni amm.li	266		(266)
Oneri e spese diverse, erogazioni liberali	120.708	68.538	(52.170)
Perdite su crediti non coperte da spec. Fondo	176		(176)
Totale	326.834	268.101	(58.733)

Proventi e oneri finanziari

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
90.746	160.282	(69.536)

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Da partecipazione	13.429	98.480	(85.051)
Proventi diversi dai precedenti	77.318	61.802	15.516
(Interessi e altri oneri finanziari)	(1)		(1)
Totale	90.746	160.282	(69.536)

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 Arriva Udine S.p.A.

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

Ripartizione degli interessi e altri oneri finanziari per tipologia di debiti

(Rif. art. 2427, primo comma, n. 12, C.c.)

	Interessi e altri oneri finanziari
Debiti verso banche	1
Totale	1

Descrizione	Altre	Totale
Sconti o oneri finanziari	1	1
Totale	1	1

Altri proventi finanziari

Descrizione	Altre	Totale
Interessi bancari e postali	77.275	77.275
Altri proventi	43	43
Totale	77.318	77.318

Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
1.460	4.808	(3.348)

Rivalutazioni

Descrizione	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Di partecipazioni	1.460	4.808	(3.348)
Totale	1.460	4.808	(3.348)

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 (31/12/2020).

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

Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
(413.434)	1.513.089	(1.926.523)

Imposte	Saldo al 31/12/2021	Saldo al 31/12/2020	Variazioni
Imposte correnti:		25.165	(25.165)
IRES			
IRAP		25.165	(25.165)
Imposte relative a esercizi precedenti	(11.597)	1.917.958	(1.929.555)
Imposte differite (anticipate)	(401.837)	(430.034)	28.197
IRES	(445.458)	(382.175)	(63.283)
IRAP	43.621	(47.859)	91.480
Totale	(413.434)	1.513.089	(1.926.523)

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 teorico:

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

Descrizione	Valore	Imposte
Risultato prima delle imposte	226.932	
Onere fiscale teorico (%)	24	54.464
Differenze temporanee tassabili in esercizi successivi:	0	
Differenze temporanee deducibili in esercizi successivi:	0	
Acc.ti oneri rinnovo CCNL pers.dip.	130.500	
Acc.ti fdo sval.cred.per sanzioni	62.678	
Acc.ti fdo penali serv.TPL	250.000	
Imp.e tasse di competenza non pagate	9.391	
Totale	452.569	
Rigiro delle differenze temporanee da esercizi precedenti	0	
Plusvalenze 2017-2018-2019 rateizz.	67.010	
Utilizzo fondi tassati (magazzino/franchigie ass)	(24.000)	
Utilizzo fondo rischi oneri rinnovo CCNL	(164.105)	
Utilizzo fondi rischi rimb.abb/voucher studenti	(138.112)	
Utilizzo fondo tass.perd.su cred.sanzioni/penali contr.serv	(1.450.648)	
Totale	(1.709.855)	
Differenze che non si riverteranno negli esercizi successivi	0	0
80% spese impiego autov.aziendali	14.901	
Amm.inded./IMU in ded./Quota spese rappr.vitto alloggio ind.	4.105	
Sopravv.in ded./Altri costi in ded.e/o non fisc.doc.	27.897	
Quota SSN RCA Automezzi	13.425	
95% Dividendi	(12.758)	
Credito per accise	(439.914)	
Ded.per Irap dovuta su costo del personale non dedotto	(10.009)	
Superammortamento beni strum.nuovi acq.2016-2019	(692.868)	
Proventi-Contrib-Cred.imp.Beni str.nuovi 2020-2021	(513.694)	
Totale	(1.608.915)	
Imponibile fiscale (Perdita fiscale)	(2.639.269)	

Determinazione dell'imponibile IRAP

Descrizione	Valore	Imposte
Differenza tra valore e costi della produzione	10.938.176	
Comp.CDA, ODV, lav.ass.(compresi oneri prev/assic.)	227.085	
IMU	5.696	
Totale	11.170.957	
Onere fiscale teorico (%)	4,2	469.180
Differenza temporanea deducibile in esercizi successivi:	0	
costi non di comp. /sopravv. non ded.Irap	10.784	
Servizi non ded.Irap	45.152	
Costi non ded./multe e ammende	1.338	
Utilizzi di fondi rischi e oneri ded.	(1.150.500)	
Spese personale iscr.B9 ded.(formazione, mensa, vestiario)	(242.713)	
Contributi emerg.sanitaria Covid	(480.969)	

Descrizione	Valore	Imposte
Contributi per oneri non rilevanti Covid	(8.000)	
Contr.c/imp.BS nuovi (quote eserc.)	(31.265)	
Contributi accise	(439.914)	
Deduzioni relative al personale	(9.638.963)	
Imponibile Irap	(764.093)	

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 17.406. 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 /12/2021	esercizio 31/12 /2021	esercizio 31 /12/2021	esercizio 31/12 /2021	esercizio 31 /12/2020	esercizio 31/12 /2020	esercizio 31 /12/2020	esercizio 31/12 /2020
	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	250.000	60.000	250.000	10.500	1.137.000	272.880	1.137.000	47.754
Accant.fondo sval.cred.	60.675	14.562			60.675	14.562		
Accant.fondo sval.cred. sanzioni passeggeri	76.000	18.240			326.971	78.473		
Accant.fondo oneri contr.li pers.dip.	573.907	137.738			607.512	145.803		
Accant.fondo rischi cause legali	10.000	2.400	10.000	420	10.000	2.400	10.000	420
Accant.fondo rischi franchigie assic.					13.500	3.240	13.500	567
Sval.magazzino ricambi	30.000	7.200			40.500	9.720		
Imp. e Tasse di comp. non pagate	9.391	2.254						
Accant.fondo rischi voucher pass.2019 - 2020					12.218	2.932	12.218	513
Accant.fondo rischi rimb. abbonamenti 2020					125.894	30.215	125.894	5.287
Totale	1.009.973	242.394	260.000	10.920	2.334.270	560.225	1.298.612	54.541
Imposte differite								
Plusvalenze rateizzate	72.520	17.406			139.530	33.488		
Totale	72.520	17.406			139.530	33.488		
Imposte differite (anticipate) nette		(224.989)		(10.920)		(526.737)		(54.541)
Perdite fiscali riportabili a nuovo	Ammontare	Effetto fiscale			Ammontare	Effetto fiscale		
- dell'esercizio	2.639.269				286.107			

- di esercizi precedenti	760.201						
Totale	3.399.470				286.107		
Perdite recuperabili	3.399.470				286.107		
Aliquota fiscale	24	815.873			24	68.666	

Rilevazione delle imposte differite e anticipate ed effetti conseguenti

	IRES	IRAP
A) Differenze temporanee		
Totale differenze temporanee deducibili	1.009.973	260.000
Totale differenze temporanee imponibili	72.520	-
Differenze temporanee nette	(937.453)	(260.000)
B) Effetti fiscali		
Fondo imposte differite (anticipate) a inizio esercizio	(526.737)	(54.541)
Imposte differite (anticipate) dell'esercizio	301.748	43.621
Fondo imposte differite (anticipate) a fine esercizio	(224.989)	(10.920)

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	(887.000)	250.000	24,00%	60.000	4,20%	10.500
Accant.fondo sval.cred.	60.675	-	60.675	24,00%	14.562	-	-
Accant.fondo sval.cred. sanzioni passeggeri	326.971	(250.971)	76.000	24,00%	18.240	-	-
Accant.fondo oneri contr.li pers.dip.	607.512	(33.605)	573.907	24,00%	137.738	-	-
Accant.fondo rischi cause legali	10.000	-	10.000	24,00%	2.400	4,20%	420
Accant.fondo rischi franchigie assic.	13.500	(13.500)	-	-	-	-	-
Sval.magazzino ricambi	40.500	(10.500)	30.000	24,00%	7.200	-	-
Imp. e Tasse di comp.non pagate	-	9.391	9.391	24,00%	2.254	-	-
Accant.fondo rischi voucher pass.2019 - 2020	12.218	(12.218)	-	-	-	-	-
Accant.fondo rischi rimb. abbonamenti 2020	125.894	(125.894)	-	-	-	-	-

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	139.530	(67.010)	72.520	24,00%	17.405

Informativa sulle perdite fiscali

	Esercizio corrente			Esercizio precedente		
	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate	Ammontare	Aliquota fiscale	Imposte anticipate rilevate
Perdite fiscali						
dell'esercizio	2.639.269			286.107		
di esercizi precedenti	760.201			-		
Totale perdite fiscali	3.399.470			286.107		
Perdite fiscali a nuovo recuperabili con ragionevole certezza	3.399.470	24,00%	815.873	286.107	24,00%	68.666

Sono state iscritte imposte anticipate per Euro 815.873, derivanti da perdite fiscali riportabili dell'esercizio e di quello precedente, sussistendo le condizioni richieste dai principi contabili per la contabilizzazione del beneficio fiscale futuro, in particolare la ragionevole certezza che nei prossimi esercizi 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 aziendale, ripartito per categoria, ha subito, rispetto al precedente esercizio, le seguenti variazioni.

Organico	31/12/2021	31/12/2020	Variazioni
Dirigenti	1	1	
Quadri	5	4	1
Impiegati	27	21	6
Operai	196	190	6
Totale	229	216	13

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

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

	Amministratori	Sindaci
Compensi	91.592	54.051

Ai sensi di legge si comunica che i corrispettivi di competenza dell'esercizio per i servizi resi dalla società di revisione legale ammontano a Euro 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	516,46
Azioni Privilegiate		
Azioni A Voto limitato		
Azioni Godimento		
Azioni A Favore prestatori di lavoro		
Azioni senza diritto di voto		
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 2020 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 251.372 sono stati rimborsati nel corso dell'esercizio 2021. Il residuo di Euro 528.920 verrà rimborsato in quattro rate annuali, le prime tre di Euro 138.676 ciascuna, rispettivamente al 31/12/2022, 31/12/2023 e 31/12/2024, mentre l'ultima di Euro 112.892 scadrà il 31/12/2025.

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

Con il 31 marzo 2022 è terminata l'emergenza pandemica Covid-19 così come previsto dal D.L.221/2021; contestualmente sono rimasti operativi i potenziamenti al trasporto pubblico locale mediante gli operatori NCC, sempre riferito alla parte dei trasporti si è registrato un aumento importante del costo della materia prima con punte fino al 70% superiori ai prezzi degli ultimi anni che si rifletterà inevitabilmente sul bilancio dell'anno in corso, anche in considerazione dell'aumento del costo del carburante causato dalla guerra attualmente in corso in Ucraina.

Il 15 di marzo il Tribunale di Trieste si è pronunciato sul ricorso per decreto ingiuntivo presentato dalla Apt attraverso lo studio Malena & Associati in data 11 maggio 2021 e relativo ai crediti vantati su CCNL e riferiti alle L. 58/2005 e L. 296/2006. Il giudice ha dichiarato provvisoriamente esecutivo il decreto ingiuntivo per un importo di 1.956.966 euro.

In data 2 maggio 2022 la Regione FVG ha comunicato la chiusura dell'esercizio 2020, liberando l'ultima quota di corrispettivo prevista, per la parte relativa al nuovo contratto di servizio che aveva preso avvio l'11 giugno 2020; le penali contrattuali applicate alla Tpl FVG Scarl ammontano a circa 50.750 euro consentendo quindi lo svincolo del fondo di copertura previsto nel precedente bilancio pari a 1.137.000 euro.

Si ritiene opportuno rendere noti i seguenti aspetti afferenti ai flussi informativi forniti dalla partecipata TPL FVG S.c.a r.l.. L'Organo amministrativo di APT – per il tramite del suo Legale rappresentante - in data 25.2.2022 inviava richiesta formale all'amministratore delegato della partecipata TPL FVG S.c.a r.l. per fissare un incontro con i componenti del Cda al fine di chiarire le tempistiche di chiusura degli esercizi 2020-2021 con particolare riguardo al tema delle penali contrattuali. All'esito dell'incontro tenutosi con l'amministratore delegato in modalità Teams il giorno 31.3.2022, in data 8.4.2022 la Presidente di APT a mezzo pec chiedeva all'amministratore delegato di avere copia dei verbali relativi agli incontri tra i delegati della Scarl e la direzione centrale infrastrutture e territorio Regione Fvg afferenti alle tematiche delle penali contrattuali. La richiesta rimaneva priva di riscontro nonostante i solleciti con nota del 14.4.2022 e con successiva comunicazione del 16.5.2022.

Nella comunicazione del 16.5.2020 postuma alla liquidazione dell'esercizio 2020 ed alla riunione indetta dal Presidente della Regione Fvg il giorno 10.5.2022 veniva chiesto, nuovamente, all'AD della Scarl di favorire i flussi informativi relativi alla chiusura dell'esercizio 2021 e quelli relativi alla sperimentazione del metodo di rilevazione delle penali LOS. Il mancato riscontro anche a questa comunicazione ha indotto il legale rappresentante della società APT a segnalare ai vertici della società consortile il deficit informativo stigmatizzando la mancata produzione dei documenti importanti per la gestione di APT.

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	15/11/2021
Atto di concessione	M_INF.TPL.REGISTRO DECRETI
Importo	€ 334.389 per l'annualità 2020
Data erogazione	23/11/2021

Norma della misura	L.R. n. 26/2007, artt. 19 e 19bis
Titolo della misura	Progetto relativo all'utilizzo della lingua slovena
Autorità concedente	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Data concessione	06/09/2021
Atto di concessione	Decreto Dir. Centr. Aut. Loc. Funz. Pubbl, Sicur. E pol. Dell'immigr. 2611/AAL
Importo	€ 12.400
Data erogazione	16/09/2021

Norma della misura	L.R. n. 24/2019, art. 4
Titolo della misura	Progetto ciclo-mobilità
Autorità concedente	Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
Data concessione	15/04/2021
Atto di concessione	Decreto Dir. Centr. Difesa ambiente, energia e svil.sostenibile
Importo	€ 11.800
Data erogazione	17/05/2021

Norma della misura	DL. 34/2020
Titolo della misura	Ristori emergenza Covid-19
Autorità concedente	Stato Italiano
Importo	€ 445.613
Data erogazione	01/09/2021

Norma della misura	DL. 73/2021 Art.32
Titolo della misura	Crediti d'imposta sanificazioni e DPI
Autorità concedente	Stato Italiano
Importo	€ 27.115
Data erogazione	12/11/2021

Norma della misura	DL. 34/2020 Art.229
Titolo della misura	Ristori emergenza Covid-19
Autorità concedente	Stato Italiano
Importo	€ 8.241
Data erogazione	27/12/2021

Si segnala inoltre che la società beneficia del credito d'imposta per la riduzione dell'accisa sul gasolio per autotrazione di cui al D.Lgs. n.504/95, che per l'esercizio in approvazione è stato di Euro 439.914.

Proposta di destinazione degli utili o di copertura delle perdite

Si rimette all'assemblea ogni decisione in merito alla destinazione dell'utile conseguito di Euro 640.366.

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 31/12/2021

Signori Azionisti, nella Nota integrativa Vi sono state fornite le notizie attinenti alla illustrazione del bilancio al 31/12/2021; 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, secondo le modalità introdotte dal nuovo contratto di servizio, conseguendo un risultato economico positivo sia per quanto concerne la gestione caratteristica che nel suo complesso, 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 della mancata erogazione del saldo relativo all'esercizio dell'anno 2020 da parte della Regione FVG e della inevasa approvazione del rendiconto relativo all'esercizio dell'anno 2021, 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 2021 ha visto la prosecuzione dei servizi con la chiusura del primo anno completo di gestione dei servizi collegati al 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 e avviato con data 11 giugno 2020. 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.

Anche l'esercizio 2021 è stato caratterizzato dall'emergenza Covid-19 con relativo stato emergenziale più volte prorogato e con ultimo termine il 31 marzo 2022 come fissato dal D.L. 221 del 24 dicembre 2021.

I provvedimenti legislativi sotto forma di DPCM, D.L., Ordinanze della Regione FVG e Interministeriali si sono susseguiti durante l'anno passato e di seguito ricordiamo i principali:

il DPCM 2 marzo 2021 ha emanato ulteriori misure di contrasto alla pandemia (suddivisione in zone);

l'Ordinanza Interministeriale di data 30 agosto 2021 ha aggiornato le linee guida contenute nell'allegato 15 del DPCM 2 marzo 2021 (coefficiente di riempimento nei mezzi dell'80%);

il D.L. 41/2021 ha previsto il rifinanziamento del fondo destinato a compensare la riduzione dei ricavi da traffico;

il D.L. 127/2021 (decreto Green Pass), ha introdotto l'obbligo a partire dal 15 ottobre 2021 di possedere ed esibire il Green Pass per poter accedere ai luoghi di lavoro;

la L.11/2022 a conversione del DL 221/2021 ha prorogato fino al 31 marzo 2022 il divieto per gli enti affidanti ed i soggetti committenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e di trasporto scolastico di applicare, anche se contrattualmente previste, decurtazioni al corrispettivo, e/o sanzioni, e/o penali in ragione delle minori corse o percorrenze previste.

Di grande impatto anche gli interventi introdotti per garantire la ripresa dell'attività scolastica in presenza:

il DPCM 3 dicembre 2020 e la Circolare del Ministero dell'Interno collegata hanno dato l'avvio ai tavoli tecnici coordinati dai Prefetti conclusi con l'accordo quadro per i servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale stipulato tra Regione FVG, TPL FVG e associazioni di categoria delle imprese esercenti attività di noleggio bus;

nel mese di febbraio 2021 i servizi aggiuntivi hanno avuto inizio mediante subaffidamento della maggior parte degli stessi; tali servizi sono proseguiti per tutto l'anno scolastico ed anche nell'attuale anno scolastico e sono tutt'ora in corso. Nel 2021 sono stati complessivamente affidati km 464.398 per un totale di euro 1.385.142, costo interamente sostenuto dalla Regione FVG mediante i fondi messi a disposizione dallo Stato. La parte di servizi di potenziamento svolti dall'azienda ammontano a km 71.436,38 per un totale di euro 178.590,95 ancora parzialmente da incassare.

Nonostante le difficoltà evidenti APT ha risposto sempre in maniera tempestiva e responsabile, in tutti i suoi settori e con tutte le componenti.

L'Azienda ha continuato ad operare secondo le direttive e disposizioni emanate per il contenimento del contagio. Sono stati mantenuti i provvedimenti 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.

A dicembre 2021 seguendo le direttive previste per favorire la transizione ecologica, l'azienda unitamente alle altre consorziate di TPL FVG scarl, nell'ambito della programmata sostituzione dei mezzi aziendali, ha inserito la conversione di una parte di tali mezzi con altrettanti ad emissioni zero o con emissioni ridotte. Il progetto presentato alla Regione FVG avrà la sua definizione durante l'anno 2022.

Infine si è dato avvio ad uno studio di fattibilità relativo alla nuova sede del deposito di Monfalcone; tale iniziativa si è resa necessaria proprio in previsione dell'adozione di nuovi sistemi di alimentazione per i mezzi di Apt che per motivi di sicurezza non potrebbero trovare allocazione presso l'attuale sede per motivi di sicurezza.

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.

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

Va evidenziato che all'atto della costituzione della società consortile i soci sottoscrivevano un regolamento per il funzionamento della scarl e coevi patti parasociali. 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. In linea con il principio di revisione del regolamento e degli atti statutari giudicati datati e non perfettamente allineati con le problematiche gestionali del nuovo contratto di servizio, l'Azienda unitamente al socio Atap si è mossa per promuovere una revisione completa dei documenti della consortile. Il percorso di revisione è ancora in itinere.

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.

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	31/12/2021	%	31/12/2020	%	Variazione	Variaz. %
<i>Capitale circolante netto:</i>						
Rimanenze di materie prime e prodotti	262.851	1,6%	249.961	1,6%	12.890	5,2%
Crediti commerciali	317.426	2,0%	796.132	5,2%	-478.706	-60,1%
Crediti diversi	6.439.947	40,4%	5.493.801	35,7%	946.146	17,2%
Debiti commerciali	-1.410.114	-8,8%	-1.266.735	-8,2%	-143.379	11,3%
Debiti diversi	-1.794.206	-11,2%	-2.816.817	-18,3%	1.022.611	-36,3%
Ratei e risconti passivi	-974.975	-6,1%	-878.291	-5,7%	-96.684	11,4%
Ratei e risconti attivi	128.684	0,8%	28.787	0,2%	99.897	347,0%
Capitale Circolante Netto	2.969.613	18,6%	1.606.838	10,4%	1.362.775	84,8%
<i>Capitale immobilizzato:</i>						
Immobilizzazioni materiali	13.090.268	82,0%	15.139.135	98,4%	-2.048.867	-13,5%
Immobilizzazioni immateriali	79.067	0,5%	70.282	0,5%	8.785	12,5%

Immobilizzazioni finanziarie	1.997.758	12,5%	1.996.517	13,0%	1.241	0,1%
Capitale Immobilizzato	15.167.093	95,0%	17.205.934	111,9%	-2.038.841	-11,8%
Fondi rischi ed oneri e T.F.R.	-2.176.999	-13,6%	-3.432.006	-22,3%	1.255.007	-36,6%
CAPITALE INVESTITO NETTO	15.959.707	100,0%	15.380.766	100,0%	578.941	3,8%
Patrimonio Netto	32.766.788	205,3%	32.126.423	208,9%	628.179	2,0%
<i>Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva):</i>						
Disponibilità liquide	-16.812.366	-105,4%	-16.746.554	-108,9%	-65.812	0,4%
Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	0		0			
Debiti verso banche e finanziatori a breve	5.285	0,0%	897	0,0%	4.388	489,20%
Indebitamento finanziario / (Posizione finanziaria netta positiva) a breve	-16.807.081	-105,4%	-16.745.657	-108,9%	-61.424	0,4%
Debiti verso banche e finanziatori a medio/lungo	0		0			
Indebitamento netto a medio/lungo	0		0			
Totale Indebitamento netto / (Posizione finanziaria netta positiva)	-16.807.081	-105,4%	-16.745.657	-108,9%	-61.424	0,4%
FONTI DI FINANZIAMENTO	15.947.521	100,0%	15.380.766	100,0%	566.755	3,7%

Principali indicatori della situazione patrimoniale e finanziaria

Alla data di chiusura dell'esercizio il Capitale Circolante Netto ammontava a complessivi € 2.969.613, mentre alla stessa data dell'esercizio precedente ammontava a complessivi € 1.606.838, con un incremento complessivo pari ad € 1.362.775.

I crediti a breve termine ¹ registrano un incremento del 1,55%, passando da € 5.284.094 a € 5.365.779.

L'incremento registrato nelle rimanenze finali, che passano da € 249.961 a € 262.851, riflette le dinamiche aziendali.

La parte investimenti ha registrato un decremento netto di € 2.038.841.

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 2021 registra un incremento complessivo rispetto all'esercizio precedente nella misura di € 578.941; nell'ambito di tale dinamica l'incremento degli investimenti netti complessivi è stato finanziato integralmente attingendo alle disponibilità liquide, che variano da € 16.746.554 a € 16.812.366.

Relativamente all'analisi della composizione delle fonti di finanziamento, si evidenzia che le disponibilità liquide permangono sostanzialmente stabili con un incremento del Patrimonio Netto del 2%.

In particolare, l'importo dei debiti verso banche e finanziatori a breve termine risulta pari ad € 5.285 alla fine dell'esercizio 2021, contro un saldo passivo di € 897 alla fine del 2020.

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 suo decremento complessivo pari ad € 1.088.299 nel corso dell'esercizio 2021.

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

Si registra un decremento del fondo T.F.R. che, per la quota rimasta in carico alla società, ha subito una riduzione pari a € 166.708.

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:	31/12/2021	31/12/2020
<ul style="list-style-type: none"> • Indice di indebitamento: (<i>PFN/Patrimonio netto</i>) 	- 0,51	- 0,52
<ul style="list-style-type: none"> • Indice di copertura primario: (<i>Patrimonio Netto/Capitale immob.</i>) 	2,16	1,87

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.

	31.12.2021	%	31.12.2020	%	Variaz. assoluta	Variaz. %
Ricavi delle vendite	19.693.693	100,00%	17.585.406	100%	2.108.557	11,99%
Altri ricavi e proventi	3.375.423	17,14%	1.936.625	11,1%	1.438.798	74,29%
Valore della produzione	23.069.386	117,14%	19.522.031	111,01%	3.547.355	18,17%
Consumi di materie prime	(3.131.346)	15,90%	(2.423.509)	13,78%	707.837	29,21%
Altri costi operativi	(4.912.043)	24,94%	(3.033.659)	17,25%	1.878.384	61,92%
Costo del personale	(10.490.772)	53,27%	(9.733.241)	55,35%	757.531	7,78%
Accantonamenti per rischi ed oneri	(312.678)	1,59%	(1.381.878)	7,86%	-1.069.200	-77,37%
Oneri diversi di gestione	(268.101)	1,36%	(326.834)	1,86%	-58.733	-17,97%
EBITDA*	3.954.446	20,08%	2.622.910	14,92%	1.331.536	50,77%
Ammortamenti e svalutazioni delle immobilizzazioni	(3.819.719)	19,40%	(2.748.233)	15,63%	1.071.486	38,99%
EBIT	134.727	0,68%	-125.323	-0,71%	260.050	207,50%
Proventi e (oneri) finanziari	90.745	0,46%	160.282	0,91%	-69.536	-43,38%
Rettifica di valore att./pass. finanz.	1.460	0,01%	4.808	0,03%	-3.348	-69,63%
EBT	226.932	1,15%	39.767	0,23%	187.166	470,67%
Imposte sul reddito	413.434	2,10%	-1.513.089	-8,60%	1.926.523	127,32%
Risultato d'esercizio	640.366	3,25%	-1.473.322	-8,38%	2.113.689	143,46%

*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:

Risultati delle singole gestioni	Esercizio 2021	Esercizio 2020
Differenza tra Valore e Costi della Produzione	134.727	-125.323
Totale proventi e oneri finanziari	90.745	160.282
Totale rettifiche di valore di attività finanziarie	1.460	4.808
Risultato prima delle imposte	226.932	39.767
Imposte sul reddito dell'esercizio	413.434	-1.513.089
Utile/Perdita dell'esercizio	640.366	-1.473.322

Come si può osservare, la gestione caratteristica, malgrado il perdurare degli effetti della crisi pandemica, ha registrato per l'anno 2021 un risultato positivo: la differenza tra valore e costi della produzione è pari a € 134.727, contro € -125.323 dell'esercizio 2020.

Il decremento del risultato della gestione caratteristica rispetto all'esercizio 2020 vede da un lato l'incremento del valore della produzione (+ € 3.547.355), al quale si contrappone un incremento anche dei costi della produzione (+ € 2.215.819); si registra in particolare una variazione aumentativa dei ricavi per prestazioni di servizi pari a + € 2.108.557 e un aumento degli altri ricavi e proventi per € 1.438.798 comprensivi della sopravvenuta insussistenza di oneri ascrivibile allo storno del Fondo rischi penalità di € 1.137.000 iscritto nel 2020.

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, l'incremento registrato nei costi per consumo di materie prime, sussidiarie e di consumo, che aumentano di + € 707.837 complessivi così come i costi del personale (+ € 757.531), l'aumento nei costi per godimento di beni di terzi (+ € 403.404) e la crescita degli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali, che aumentano di € 1.060.690.

Anche per l'esercizio 2021 il risultato della gestione finanziaria assume valori positivi (€ 90.746), pur registrando un decremento rispetto all'esercizio precedente (- € 69.536).

Per effetto del risultato positivo della gestione finanziaria, l'utile d'esercizio prima delle imposte assume un valore a sua volta positivo (€ 226.932).

Infine, il risultato d'esercizio dopo le imposte evidenzia un valore positivo pari a + € 640.366.

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

DESCRIZIONE	ANNO 2021	ANNO 2020	ANNO 2019
- Introito da contratto di servizio TPL	13.502.671	14.111.454	15.082.655
- Incasso abbonamenti extraurbano	1.467.025	1.492.986	1.869.342
- Incasso biglietti linee extraurbano	572.628	573.430	1.303.839
- Incasso biglietti urbano	349.126	292.184	587.219
- Incasso abbonamenti urbano	294.043	246.060	346.051
- Servizi aggiuntivi TPL	1.579.407	32.694	13.172
- Introito da contratto TPL urbano (trenino)	-	-	691
- Introito contr. serv. TPL Mare	318.086	58.221	159.886
- Incasso biglietti marittimo	167.919	62.466	181.616
- Incasso abbonamenti marittimo	1.127	945	3.997
- Servizi scolastici e diversi	439.115	277.478	421.062
- Turismo Italia	22.794	32.536	413.199
- Turismo estero	-	4.600	74.837
- Linea internazionale Gorizia - Nova Gorica	218	2.589	9.909
- Servizi TPL c/terzi - Arriva	97.085	32.243	-
- Servizi industria Fincantieri	562.081	306.302	618.528
- Servizi P.A.	91.391	59.218	90.504
- Servizi Industria	229.246	-	-
Totale ricavi per prestazioni di servizi	19.693.692	17.585.406	21.176.507

Principali indicatori della situazione economica

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

<i>Descrizione</i>	<i>31/12/2021</i>	<i>31/12/2020</i>
• R.O.E. <i>(Risultato Netto/Patrimonio Netto)</i>	2,0%	-4,6%
• R.O.I. <i>(Reddito Operativo/Attività Nette)</i>	0,3%	-0,3%
• E.B.I.T. (risultato prima delle imposte)	226.933	39.767

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.

Gli investimenti e disinvestimenti in beni materiali a lungo ciclo di utilizzo effettuati dalla società nel corso dell'esercizio 2021 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	1.366	
Costruzioni leggere extraurbano	3.510	
Fabbricato industriale	15.755	
Fabbricato uso direzionale (sede)	127.719	
Impianti aria condizionata	-	
Macchinari d'esercizio e impianti extraurbano	39.147	
Impianto di sicurezza TPL extraurbano	17.048	
Impianto di sicurezza TPL urbano	1.214	
Attrezzi e utensili TPL extraurbano	7.168	
Attrezzi e utensili TPL urbano	-	
Attrezzature specifiche extraurbano	141.206	
Attrezzature specifiche urbano	91.557	
Attrezzature specifiche noleggio	1.190	
Materiale rotabile TPL extraurbano	792.180	
Materiale rotabile TPL urbano	876.000	
Materiale rotabile TPL noleggio	-	
Mobili e arredi TPL extraurbano	48.542	
Mobili e arredi TPL urbano	-	
Macchine d'ufficio elettroniche TPL extraurbano	27.113	
Macchine d'ufficio elettroniche TPL urbano	-	
Autovetture e motocicli TPL extraurbano	-	
Automezzi TPL extraurbano	-	
Immobilizzazioni in corso e acconti		
TOTALI	2.190.715	

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, si sono verificati sensibili variazioni sul costo della materia prima negli ultimi mesi del 2021 e per una migliore descrizione di tale problematica si rimanda alla sezione successiva dedicata alla prevedibile evoluzione.

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, si è deciso di operare in continuità con gli esercizi precedenti non inserendo alcuna posta attiva relativa a tali contributi nel bilancio.

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*".

I rischi di business sono direttamente correlati al contratto di servizio sottoscritto tra TPL FVG S.c.a r.l. e Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. TPL FVG S.c.a r.l., società consortile, costituita dalle quattro società esercenti il servizio di trasporto pubblico locale negli ambiti territoriali delle ex province della Regione, è risultata aggiudicataria della gara d'appalto per lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico di persone automobilistico urbano ed extraurbano, tranviario e marittimo di competenza della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, per il periodo di 10 anni. Il Contratto di servizio, sottoscritto in data 15.11.2019, ha avuto avvio a far data dal 11 giugno 2020.

TPL FVG S.c.a r.l. è quindi il principale interlocutore con l'Ente affidante, mentre l'operatività e gli obblighi derivanti dal contratto vengono gestiti e sostenuti delle singole società consorziate. Il Regolamento consortile è il documento che disciplina il funzionamento della società, tecnico ed amministrativo in concerto con lo Statuto sociale di cui è parte integrante. Insiste anche tra le quattro società consorziate un Accordo Parasociale.

Il Regolamento Consortile, allo scopo di consentire alla società di operare in modo unitario nei confronti dell'Ente

affidante nello svolgimento del Contratto di servizio, disciplina le modalità di organizzazione dei servizi, i criteri di ripartizione delle attività tra i soci, i criteri di remunerazione degli stessi nonché i criteri di affidamento dei servizi ai soci consorziati, i criteri di determinazione dei corrispettivi cui la Società Consortile ha diritto per l'attività svolta.

Eventuali inadempienze rispetto agli obblighi previsti dal Contratto di servizio e dal Capitolato di gara, derivanti dall'attività di vigilanza e controllo e di monitoraggio da parte dell'Ente appaltante generano penali; penali che vengono applicate previo avvio dell'iter amministrativo che inizia con l'invio di una contestazione scritta. L'importo delle penali determinate ai sensi del Contratto di servizio, non può superare il 10% dell'importo contrattuale annuale; nel caso in cui l'importo superi tale soglia, ciò è causa di risoluzione del contratto.

Inoltre, al fine di garantire una adeguata capacità economica e finanziaria per lo svolgimento del servizio, la società consortile e quindi le sue consorziate, devono assicurare il possesso di un patrimonio netto complessivo non inferiore a euro 118 milioni (corrispondente al 10% del valore del contratto) per tutta la durata del Contratto di servizio. Solo lo svolgimento al meglio degli obblighi di gara previsti dal contratto, da parte di tutte le società consorziate e della società consortile, consente di mitigare il rischio di business.

I rischi di mercato, in considerazione dei contratti di servizio sottoscritti con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, sono poco rilevanti perché connessi all'incasso di titoli di viaggio pagati a vista e con volumi consolidati al netto di quanto rilevato nell'anno appena concluso. La quota di fatturato realizzato nei settori del noleggio e dei servizi atipici continua ad essere in forte contrazione rispetto a quanto consuntivato negli anni antecedenti alla crisi sanitaria: entrambi rappresentano una modesta percentuale del fatturato.

E' utile rappresentare che con il verbale di data 11 aprile 2022, a firma congiunta tra la Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e TPL FVG S.c.ar.l., ai sensi e per gli effetti dell'art. 7, comma 8 del Contratto di servizio (rep. n. 9874) di data 15 novembre 2019 le parti hanno dichiarato la conclusione con esito positivo delle attività di verifica previste contrattualmente in relazione alla rendicontazione di gestione relativa all'annualità 2020 a seguito di ricevimento del Rapporto Annuale. In considerazione del contesto emergenziale (pandemia Covid-19) nel quale sono stati svolti i servizi, la Stazione Appaltante ha ritenuto applicabili per l'anno 2020 penali contrattuali complessivamente quantificate nella misura di euro 50.750 da ripartire tra le aziende consorziate. È attualmente in itinere il processo di chiusura dell'annualità 2021.

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 2021 era pari a 229, di undici unità superiore rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; si evidenzia che al 31/12/2021 ventuno dipendenti sono assunti con contratto a tempo determinato. Nel corso dell'anno 2021 sono state registrate otto cessazioni di lavoro per pensionamento.

La composizione dell'organico al 31/12/2021 risulta così determinata:

	2021	2020	2019	2018
Personale di movimento:				
Personale di guida	181	176	180	181
Controllori, verificatori, esattori	3	3	2	2
Manutenzione e servizi generali:				
Dirigenti	1	1	0	0
Funzionari e impiegati	31	25	25	25
Addetti all'officina	13	13	10	10
Totale addetti	229	218	217	218

Il dato relativo alla presenza media per l'anno 2021 evidenzia un totale di 222 unità.

La gestione delle risorse umane ha avuto come obiettivo strategico la valorizzazione del capitale umano interno, ottimizzando le competenze del personale in organico e attivando politiche di graduale ringiovanimento dell'organico già avviate l'anno precedente, basandosi come di consueto sui principi di trasparenza.

A tal fine nel corso del 2021 si è proceduto ad aggiornare la struttura organizzativa con l'aggiornamento dell'organigramma e funzionigramma in occasione dell'ingresso di nuove risorse e attribuzione di nuove responsabilità. Si è dato inoltre seguito al progetto Obiettivo APT 2021, la Human Resources Annual Appraisal ha avuto l'obiettivo di garantire la coerenza tra i criteri utilizzati per la valutazione e la cultura aziendale permettendo di ottenere una mappatura delle risorse umane con riferimento al disegno organizzativo aziendale ponendo come driver dell'analisi il miglioramento continuo, la differenziazione e specializzazione della struttura.

La popolazione aziendale interessata da questa prima sessione di valutazione coincideva con tutto il personale impiegatizio dell'azienda, compresi i quadri e l'area movimento nonché gli operai del reparto Officina, rimanendo così escluso il solo personale viaggiante.

Attraverso l'inclusione, nel processo di valutazione, del "responsabile/valutatore", del "valutato" e della funzione HR si è voluto creare valore aggiunto nelle relazioni professionali all'interno dell'Azienda attraverso delle fasi di feedback strutturate *one-to-one* volte ad analizzare e discutere assieme in piena trasparenza di risultati delle attività lavorative e delle attese future e questo ha permesso di strutturare le funzioni in modo tale da lavorare in modo più mirato sulle aree che necessitano di sviluppo e consolidamento permettere alla direzione di mettere in campo un piano formativo adeguato e in linea con i divari evidenziati tra *competenze raggiunte* e *competenze attese*.

La valutazione è avvenuta su 3 livelli/dimensioni: Accountability: responsabilità; affidabilità, capacità decisionale e autonomia; Performance, Planning & Results Orientation: impegno lavorativo, flessibilità, orientamento al risultato, collaborazione e partecipazione, competenza; Team Work: relazioni con il gruppo di lavoro, rapporti con i colleghi, rapporto con il responsabile.

Una volta conclusa la valutazione e analizzato il potenziale di ogni collaboratore, si è andati a redigere (Valutatore, valutato, HR) il piano di sviluppo individuale. Per l'organizzazione questo è anche sinonimo di garanzia circa i piani di successione e tavole di rimpiazzo e permette di avere un aggiornamento annuale sulle competenze acquisite e in via di acquisizione. La conclusione del processo si è protratta più a lungo rispetto al termine previsto, ma un tanto è da considerarsi nella norma vista la prima edizione del progetto. Nel mese di marzo 2022 si darà avvio alla seconda edizione del progetto con ObiettivoAPT 2022.

La fase di valutazione ha fatto emergere tre macro aree di collaboratori: Area 1 Risorse superiori alle aspettative; Area 2 Risorse in linea con le aspettative; Area 3 Risorse non completamente in linea / al di sotto delle competenze attese. Si può affermare che non ci sono casi di figure che dimostrino livelli di performance significativamente sotto le attese per quanto attiene la posizione da loro ricoperta, dove solo un 13% dei dipendenti valutati che si collocano nella fascia di coloro che non sono completamente in linea con quanto previsto a livello di competenze attese e per i quali quindi la valutazione è segnata da note negative o comunque con aree di ampio miglioramento al quale segue

un 66% di popolazione aziendale della quale emerge una piena aderenza con quelle che sono le aspettative dei loro responsabili rispetto alla mansione ricoperta e le competenze e capacità dimostrate. Questo è sicuramente un dato positivo, dal quale però è stato possibile ricavare degli spunti interessanti per la crescita di alcune figure che potrebbero raggiungere dei livelli di performance più elevati con un piano di crescita dedicato.

Un dato che merita di essere evidenziato è rappresentato dalle risorse che si posizionano nella valutazione come “sopra le aspettative” rispetto a tutte le dimensioni della valutazione, che rappresentano il 18%. Questo dato fa ben sperare per quanto attiene a sentimenti quali l’attaccamento all’azienda e ai suoi valori, capacità professionali e tecniche per ricoprire ruoli sempre crescenti all’interno della struttura dando la flessibilità all’azienda di disegnare diversi scenari di sviluppo.

Per quanto attiene alle competenze rilevate come non rispondenti alle aspettative si sono individuate azioni di potenziamento e miglioramento tra le quali attività di Training on the job e proposte mirate di formazione tecnico-specialistica e soft skills.

Le risorse che invece hanno dimostrato di possedere già le caratteristiche necessarie alla mansione ricoperta sono state analizzate in un’ottica di sviluppo, crescita e consolidamento andando a prevedere dei percorsi di formazione in linea con la loro professionalità.

Non serve dare prova che anche per l’anno 2021 l’emergenza sanitaria determinata dal Covid-19 ha dato seguito a diversi decreti e norme che disponevano limitazioni di spostamento sul territorio nazionale e le risapute restrizioni dovute ai colori delle Regioni in base al contagio che di conseguenza ha investito anche il trasporto pubblico il quale ha subito pesanti riflessi. Nonostante quanto premesso, con una gestione stringente e attenta del personale l’Azienda non ha dovuto far ricorso ad alcuna forma di ammortizzatori sociali. Si noti, invero, come l’utilizzo dell’ammortizzatore sociale anche nell’anno 2020 sia stato limitato ai soli mesi di aprile, maggio e giugno (Fondo Bilaterale di Solidarietà per i dipendenti che svolgono servizi di trasporto pubblico autofilferrotranviario) mentre per i restanti mesi da luglio a dicembre l’Azienda non vi aveva più fatto ricorso, vedendosi così riconosciuto un esonero contributivo per un importo pari a € 78.247,28.

Per quanto attiene le attività di ricerca e selezione di personale, tenuto conto del contesto epidemiologico e la conseguente 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 art. 1, comma 9, lettera z) del D.P.C.M. del 03 novembre 2020, ha portato l’Azienda a rivedere le metodologie di selezione, avvenute prevalentemente in *video-conference* per i colloqui di selezione, oltre a focalizzare le ricerche su personale prevalentemente addetto alla guida dei mezzi attraverso screening dei curriculum pervenuti in Azienda e mediante successive prove pratiche di guida e garantendo un’adeguata gestione del turnover, ricorrendo all’art. 14 del Regolamento aziendale per il reclutamento. Nel corso del 2021 si è proceduto a interrompere i rapporti con le Agenzie di selezione e somministrazione, con la quale erano stati stipulati contratti di somministrazione di lavoratori sia con qualifica di operatore di esercizio sia impiegatizia per far fronte alle esigenze contingenti nel 2020 (alla data del 31/12/2020 erano presenti nell’organico della società n. 2 operatori esercizio e n. 3 impiegati).

In tema di selezioni, il bando per la selezione di personale con la qualifica par. 140 “operatori di esercizio” è stato così revocato dal Consiglio di Amministrazione (Revoca Selezione operatore di esercizio parametro 140 -conducente di linea) pubblicato in data 23 luglio 2020 e si è proceduto a indire un nuovo bando (delibera del Consiglio di Amministrazione del 23 dicembre 2021) per la formazione di una graduatoria per l’assunzione a tempo determinato o indeterminato con contratto di lavoro part-time o full-time di personale con “qualifica di operatore d’esercizio – parametro 140 (autista di linea)” con obbligo di idoneità fisica alle mansioni di guida che verosimilmente si concluderà in primavera con pubblicazione delle graduatorie idonei nel mese di Aprile 2022.

Seppur in una situazione non agevole stante l’emergenza sanitaria, si è proseguito con l’erogazione della formazione, anche obbligatoria nonostante fossero previste delle proroghe, privilegiando la formazione a distanza, fornendo in maniera il più possibile capillare risposta alle esigenze formative dei singoli uffici e funzioni, preferendo laddove possibile l’utilizzo di corsi finanziabili con le risorse accantonate nel conto di formazione aziendale. Non ha perso importanza, nonostante le difficoltà tecniche a creare corsi in aula, la formazione del personale neoassunto e l’aggiornamento della formazione obbligatoria nonché dei corsi tecnici specialmente per gli operatori dell’Officina e la formazione sulla sicurezza. Si segnala come l’azienda anche quest’anno ha dato seguito con regolarità all’effettuazione dei controlli tossicologici annuali su tutto il personale addetto alla guida di mezzi aziendali.

Inoltre, a partire da settembre 2022, in base alle disposizioni nazionali per il contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19 e alle ordinanze del Ministro della Salute in attivazione in quel periodo, attività consentite senza green pass, con green pass "base" e successivamente con green pass "rafforzato", considerato l'indeterminabile contesto di breve e medio periodo tratteggiato da contorni di incertezza circa il carico di lavoro e la disponibilità di agenti in servizio (con picchi di cinquanta agenti assenti/giorno), si è voluto ottimizzare la pianta organica limitando i nuovi ingressi pressoché alle sole sostituzioni di personale assente per lungo periodo o in uscite per dimissioni e comunque alle sole effettive necessità, privilegiando il ricorso a contratti inizialmente a tempo determinato e con inquadramento di ingresso a parametri nettamente inferiori rispetto al personale sostituito.

L'incremento più rilevante di personale è da rinvenire nelle assunzioni di personale a tempo determinato, in particolare destinati e funzionali al contratto annuale con l'Azienda Fincantieri S.p.A. con la quale è in essere un servizio per la movimentazione del personale all'interno dello stabilimento di Monfalcone, servizio assegnato ad APT a partire dalla fine del 2013. Il turnover invece, seppur si siano registrate delle uscite volontarie per dimissioni tanto tra i tempi determinati quanto tra i conducenti a tempo indeterminato è da rinvenire senza dubbio per il personale che si pone in quiescenza; ciò è da collegare da una parte all'anzianità della popolazione aziendale e dall'altra alle agevolazioni della disciplina sull'accesso al pensionamento per gli addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti, cd. usuranti, con requisiti agevolati.

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 4.930 giornate su 67.456 giornate lavorabili. Pare doveroso ricordare come lo stato di emergenza sanitaria nel corso del 2021 abbia inciso anche sul tasso di assenza a livello aziendale. Dal 15 ottobre 2021 altresì l'Azienda ha dovuto far fronte a un totale di 735 giornate di assenza per dipendenti che dichiaravano l'assenza della certificazione verde, necessaria per prestare l'attività lavorativa. L'azienda sta continuando a dedicarsi per ridurre il dato del tasso di assenza, attivando le leve a sua disposizione, con la collaborazione delle rappresentanze sindacali, introducendo per quanto possibile elementi variabili nella contrattazione aziendale che in futuro premieranno in maniera prevalente l'elemento della presenza. Nel 2022 ci si aspetta la chiusura del accordo di secondo livello che punta in questa direzione, mentre già a fine 2021 ci si è attivati per ottenere il calcolo delle voci di assenteismo per reparto.

Sul piano della digitalizzazione e innovazione della Funzione Risorse Umane, la gestione delle presenze è divenuta nel corso del 2021 completamente digitalizzata, attraverso il sistema SelfWeb per il quale l'amministrazione del personale ha gettato le basi già nel 2020. Un progetto che interessa tutti gli impiegati/quadri dell'Azienda compreso il Movimento e l'Officina e Magazzino con la sola esclusione attualmente del personale operaio di Officina che sarà coinvolto nello step successivo. Si è così perseguita una miglior gestione del processo presenze e payroll, un miglior monitoraggio delle presenze/assenze e una maggiore responsabilizzazione dei coordinatori o responsabili di ufficio e funzione rispetto al personale da loro coordinato, specie in relazione al costo del lavoro.

L'intera procedura, concepita in logica paperless, non richiede in nessuna fase la stampa di moduli portando così a diminuire drasticamente il consumo di carta collegato al processo amministrativo di gestione del personale, che prima avveniva esclusivamente su supporto cartaceo.

Le relazioni industriali sono state caratterizzate da principi di massima condivisione e trasparenza, improntate al reciproco interesse di garantire un livello elevato di sicurezza e tutela dei lavoratori, soprattutto a fronte dell'emergenza Covid-19. Così è stato anche per i rapporti con i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza con i quali si è portato avanti con assiduità, concretezza e ottimi risultati il cd. Comitato Covid, l'incontro settimanale tra la dirigenza aziendale e gli RLS per la condivisione di numerose azioni di mitigazione dei rischi e l'adozione di importanti iniziative, sia tecniche e di comunicazione, tra cui il protocollo anti contagio. I rapporti si sono mantenuti collaborativi vedendo la collaborazione di tutte le parti in maniera costruttiva, e non conflittuale per l'intero arco annuale.

Da sottolineare come nonostante nel 2021 l'Azienda abbia aderito al programma "Ancora più sicuri in fabbrica" con Confindustria Alto Adriatico, attivando il programma vaccinale in Azienda attraverso un hub vaccinale apposito.

Sul fronte della Salute e Sicurezza sul Lavoro vale ricordare come i casi di positività che si sono registrati tra i dipendenti siano da ricondurre a contagi avvenuti prettamente in ambito domestico – familiare o della rete amicale comunque esterna all'azienda, un tanto a significare che le azioni messe in campo fino ad oggi hanno permesso di arginare il contagio e preservare la salute dei dipendenti, nonostante si sia registrato rispetto al 2020 un esponenziale aumento dei casi di positività nella nostra Regione causati dalle nuove varianti del Covid-19.

Le misure adottate per far fronte al perdurare dell'emergenza e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro si sono concentrate in attività di igienizzazione quotidiana di tutti i mezzi e di tutte le emettitrici automatiche di biglietti, la sanificazione quotidiana di tutti gli scuolabus e mensile di tutti i mezzi da TPL, la sanificazione delle sedi aziendali con svariati interventi a settimana sia programmati che su richiesta in caso si rilevasse la necessità e ancora la puntuale distribuzione al personale di kit comprensivi di mascherine FFP2 e chirurgiche, guanti, disinfettante per mani e prodotti per la pulizia e disinfezione del posto guida in quantitativi tali da garantire la copertura quotidiana ad ogni lavoratore. Ancora ricordiamo l'installazione presso gli uffici con più di una persona di paratie di separazione in policarbonato, l'installazione di termoscanter presso gli ingressi della Sede di Gorizia, del Deposito di Gorizia e dell'U.O. di Monfalcone.

Ricordiamo che l'Azienda si è spesa, tra le prime, anche per l'installazione e il seguente mantenimento in efficienza delle pellicole disinfettanti/igienizzanti applicate sui vetri degli autobus e degli uffici, ha sempre dato seguito con massimo rigore agli adattamenti ripetuti alla capienza dei mezzi ed alle relative modalità di accesso.

Altre azioni intraprese dall'Azienda in coordinamento con il Comitato Covid sono state le Igienizzazioni e Sanificazioni straordinarie di tutti i luoghi di lavoro frequentati dal personale coinvolto ogniqualvolta si registrasse un caso di positività, il Tracciamento dei casi con procedura interna tramite questionario appositamente adottato, l'introduzione dell'istituto aziendale del PRC (permesso retribuito Covid) per isolare i dipendenti, tramite precisa procedura condivisa con gli RLS, il personale che aveva avuto possibili contatti con persone infette/potenzialmente infette, intervenendo così prima del tracciamento stesso dell'Azienda Sanitaria.

Successivamente si è dato corso all'istituzione di procedure per il controllo del possesso del Green Pass da parte dei lavoratori e da parte dell'utenza e si sono susseguiti da inizio pandemia tutta una serie ripetuta di emissioni di ordini di servizio per la sensibilizzazione del personale al rispetto delle pratiche anticontagio, rammentando le prassi previste dalla legge e le cd. Buone prassi e attivando sin da subito la modalità di lavoro da casa (smart working) laddove possibile.

Dal 2021 la Direzione aziendale ha inteso avviare un tavolo di confronto per sottoscrivere un nuovo accordo di secondo livello, con un nuovo sistema di calcolo per il premio di risultato più confacente alle attuali esigenze organizzative e di business abrogando gli accordi precedenti. Per la transizione è stata comunque garantita la proroga dell'accordo P.d.R. 25.03.2013 per l'anno 2021. Rimaneva da definire la premialità aggiuntiva per l'annualità in corso a copertura del gap tra gli importi previsti nel 2013 e l'attualizzazione al 2021.

Con le Rappresentanze Sindacali Unitarie, scadute al 30 settembre 2021, si è comunque aperto un tavolo, fin dai primi mesi dell'anno, per la discussione del nuovo Accordo di secondo livello aziendale. È stato possibile stabilire un fitto calendario di incontri in presenza tra l'Azienda e la RSU aziendale da dove è nata una ipotesi di accordo di secondo livello; ipotesi che ha registrato una battuta d'arresto a fine settembre con la scadenza del mandato della RSU, proprio in concomitanza con il tema caldo dell'entrata in vigore del Green Pass sui luoghi di lavoro e che ha portato a dover continuare il dialogo a livello territoriale con le rappresentanze territoriali che hanno dato seguito alla ordinaria attività sindacale "di transizione" e mantenendo vivo il dialogo con l'Azienda fino a fine anno.

Riguardo alla cd. Premialità aggiuntiva, dopo vari dibattiti si è addivenuti ad un accordo prevedendo l'erogazione di una premialità basata sulla presenza effettiva (giorni lavorati) per il periodo 01 gennaio – 14 ottobre dell'anno e dal 15 ottobre a seguire, momento cruciale per l'organizzazione aziendale con l'entrata in vigore del green pass dove si sono registrate molte defezioni tra il personale, si è deciso di riconoscere un incremento delle indennità già previste in busta paga andando a modificare, per il solo periodo individuato, le indennità già riconosciute rispetto a quanto previsto dall'accordo aziendale vigente del 25 Marzo 2013 al fine di premiare il personale che in questo periodo ha garantito la presenza confermando la sua disponibilità all'Azienda.

In tema invece di costo del lavoro, il premio in parola, ha portato a un risparmio rispetto a quanto erogato gli anni precedenti grazie alla diversa impostazione di maturazione dello stesso.

Infine, sempre in tema di rapporti industriali, nel 2021 si sono registrati nove eventi di sciopero per complessive 1.522:53. ore di adesione. Le mancate percorrenze per tali ragioni si attestano in km 9.049,085 per i servizi urbani e 23.048,186 per quelli extraurbani. Anche per quest'esercizio è necessario sottolineare che le ragioni dello sciopero sono legate a problematiche di carattere nazionale e di rinnovo contrattuale 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

Lo sviluppo esponenziale delle tecnologie, la complessità sempre crescente del mercato impongono di accrescere e mantenere sempre aggiornate le competenze e le conoscenze di tutti gli operatori dell'azienda, a cominciare dalle funzioni direttive e dal middle management che gestiscono funzioni, aree di attività e soprattutto persone. Formare, in senso lato, vuole dire trasmettere con successo alle persone dati, idee, concetti, strumenti e metodi finalizzati ad accrescere la loro competenza, mettendoli in condizione di ottenere significativi risultati nell'ambito/area nel quale operano. In realtà, APT sposa il concetto per cui la formazione specifica e professionale rispetto al ruolo che ciascuno occupa (che di per sé già aumenta la competitività dell'azienda), è l'occasione per lo sviluppo di quelle capacità trasversali, o soft skill, applicabili a tutti i ruoli aziendali e che rappresentano un investimento per il futuro dell'azienda.

La formazione ed aggiornamento del personale, proprio perché legati all'organizzazione strutturale dell'azienda, sono rimasti in capo, in termini di pianificazione generale, progettazione e realizzazione, alle singole consorziate, fatta salva la necessità di un continuo aggiornamento relativo all'utilizzo dei sw e piattaforme tecnologiche comuni, che viene gestito dai singoli gruppi di lavoro coordinati dal personale in distacco a TPL FVG Scarl.

Anche per il 2021 il Continuing Vocational Training per APT ha risentito delle limitazioni dovute all'emergenza sanitaria legata al COVID-19, in particolare in termini di modalità di erogazione della formazione, dell'utilizzo dello smart working per il personale amministrativo nonché dei vincoli espressi dalla vigente normativa. La didattica prevalente è stata *virtuale* con l'utilizzo di corsi e seminari a catalogo, piuttosto che elaborati ad hoc, con modalità FAD, per l'azienda.

La consolidata procedura del SGI ha consentito una pianificazione delle attività con diversi step:

- 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 monitoraggio, 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 preposto, con la collaborazione della Segreteria di Presidenza e Direzione che ha in capo la realizzazione della formazione finanziata.

La Digital Transformation innescata dalla pandemia ha offerto delle opportunità importanti per la formazione aziendale, ma ha anche evidenziato qualche difficoltà nell'adottare un approccio metodologico e di training solitamente improntato al face-to-face, in particolar modo per le funzioni più operative, che tuttavia si sono adattate al cambiamento e ad un apprendimento più digitale e diversamente 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 neoassunti, laddove ci sono stati inserimenti in particolare nell'ultima parte dell'anno 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.

Gli interventi formativi di APT nel corso del 2021 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	24	6 operatori
Formazione specifica	32	20 operatori
Formazione specifica - aggiornamento	10	13 operatori
Formazione specifica per cambio mansione*	6	4 operatori
Formazione specifica – integrazione servizio interno Fincantieri*	18	28 operatori
Formazione specifica – integrazione*	1	1 operatore
Formazione tecnica – lavori negli spazi confinati	16	2 operatore
Gestione delle emergenze – Aggiornamento Primo Soccorso	6	5 operatori
Gestione delle emergenze – Aggiornamento Antincendio	5	2 operatori
Formazione preposti	8	4 operatori
Aggiornamento preposti	12	8 operatori
Aggiornamento RSPP	12	1 operatore

* 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 23 ore

- **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.

Nel periodo gennaio/marzo 2021 è stato realizzato un piano individuale presentato e approvato nel 2020 rivolto al Responsabile dell'Ufficio Qualità, Sistemi di Gestione e Reclami, sig.ra Giulia Visintin, che era già intervenuta nella stesura del precedente MOG, finalizzato a fornirle gli strumenti e linee guida più adatti ad una revisione del modello organizzativo con l'introduzione dei nuovi reati previsti e la sua implementazione al sistema organizzativo modificato.

A settembre 2021 è stato presentato ed approvato un Piano formativo aziendale programmato multifunzione per una durata in ore di 184, comprensivo di 17 corsi suddivisi in tre aree:

- AREA TECNICA: con un corso individuale, organizzato da Asstra, riservato al Direttore di Esercizio ing. Roberto Bassanese e focalizzato sul concetto di Mobility as a Service, afferente l'integrazione dei servizi di mobilità flessibile e altamente performanti nell'ambito della mobilità urbana

- AREA COMUNICATIVA: con un corso riservato all'Ufficio Comunicazione e finalizzato ad un utilizzo performante ed integrato del nuovo sito internet aziendale e delle pagine social attivate
- AREA ORGANIZZATIVA: il CdA aziendale nella seduta del 23.06.2021 ha approvato il MOG a norma del D.Lgs 231/01, elaborato e redatto internamente grazie anche alla realizzazione di due precedenti piani formativi individuali. Al fine di una sua efficace implementazione era necessaria un'azione formativa destinata a tutto il personale amministrativo e impiegatizio coinvolto, nonché una parte informativa destinata agli operatori in guida. Il piano ha previsto due percorsi individuali destinati al Referente SGI che ne ha curato la redazione, con lo scopo del perfezionamento della documentazione (regolamenti, modelli ecc.) interna a corollario, e di un'azione propedeutica finalizzata all'attuazione dei singoli percorsi formativi destinati al personale (suddivisione per ufficio/area di competenza).

Stante la complessità del piano, lo stesso è stato progettato per un arco temporale che termina il 30.06.2022.

Di seguito la tabella riepilogativa dei corsi iscritti realizzati o avviati nell'arco del 2021; la restante parte del piano viene realizzata nel corso del primo semestre 2022

<i>Piano formativo</i>	<i>Tipologia</i>	<i>Durata</i>	<i>Partecipanti</i>
Principi di redazione del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo	Piano individuale*	65 ore	Giulia Visintin
Maas Mobility as a Service	Piano individuale	20 ore	DE – ing. Roberto Bassanese
Corso propedeutico alla formazione aziendale sul MOG – prima parte	Piano individuale	24 ore (su 30)	Giulia Visintin
Corso propedeutico alla formazione aziendale sul MOG – seconda parte	Piano individuale*	36 ore (su 45)	Giulia Visintin
Corso MOG EMO 1	Corso frontale	1 ora (su 3)	Esercizio/Movimento
Corso MOG EMO 2	Corso frontale	1 ora (su 3)	Esercizio/Movimento
Corso MOG AMMINISTRAZIONE	Corso frontale	1 ora (su 4)	Ufficio Amministrazione
Corso MOG IT	Corso frontale	1 ora (su 4)	Ufficio IT
Corso MOG RISORSE UMANE	Corso frontale	1 ora (su 3)	Ufficio HR

* modalità FAD

- 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>Modalità</i>	<i>Partecipanti</i>
Redazione di Verbali e gestione degli organi collegiali da remoto	6	FAD	Segreteria Presidenza
Controllo di gestione, budgeting, reporting	12	FAD	1 operatore
Il trasporto pubblico locale tra disciplina degli aiuti di stato ed emergenza covid	5	FAD	2 operatori
Come costruire un PEF nel TPL	6	FAD	Direttore Generale
Il decreto Semplificazioni bis, le novità in materia di contratti pubblici e le nuove regole per i contratti finanziati da PNRR e PNC	6	FAD	1 operatore
Gestire bene una fornitura: dal contratto alla consegna, al post vendita, alle garanzie	4	FAD	1 operatore
La disciplina IVA nazionale	15	FAD	2 operatori
Applicazione Visum – TPL FVG Scarl	12	FAD	3 operatori
Applicazione SW IVU turnazione	8	FAD	3 operatori
La disciplina fiscale delle spese di pubblicità, rappresentanza, alberghi e ristoranti	3	FAD	2 operatori

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

- si formalizza a corollario l'avvenuta partecipazione a **seminari, giornate studio, convegni e workshop** nel corso dell'anno:

<i>Evento</i>	<i>Organizzatore</i>	<i>Partecipanti</i>
Società pubbliche	Paradigma Srl	Direttore Generale
Il decreto semplificazioni bis: cosa cambia nei contratti pubblici	Studio AOR Avvocati	1 operatore – Ufficio Gare e Contratti
Sistema su Gomma nel Trasporto Passeggeri	Asstra	Direttore Generale – Segreteria Presidenza e Direzione
Next Generation Mobility – XVI Convegno Nazionale Asstra	Asstra	Presidente - Direttore Generale

Attività espletata in materia di sicurezza

APT ha confermato il mantenimento delle certificazioni ISO 9001:2015, UNI EN ISO 14001:2015, UNI ISO 45001:2018 e UNI EN 13816:2002, a seguito di verifica effettuata da parte dell'Ente certificatore (ANCIS), avvenuta nelle giornate del 5, 6 e 7 Luglio 2021. 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..

Anche per il 2021 viene riconfermato 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 2021 è stata caratterizzata dalle numerose attività intraprese e dalle ulteriori misure adottate per far fronte all'emergenza COVID 19:

- riunioni settimanali con gli RLS (Comitato per il "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro").
- igienizzazione quotidiana di tutti i mezzi e di tutte le emettitrici automatiche di biglietti;
- sanificazione quotidiana di tutti gli scuolabus e mensile di tutti i mezzi da TPL;
- sanificazione delle sedi aziendali con tre interventi a settimana;
- distribuzione al personale di kit comprensivi di mascherine FFP2 e chirurgiche, guanti, disinfettante per mani e prodotti per la pulizia e disinfezione del posto guida in quantitativi tali da garantire la copertura quotidiana ad ogni lavoratore;
- installazione presso gli uffici con più di una persona di paratie di separazione in policarbonato.
- installazione di termoscanner presso gli ingressi della Sede di Gorizia, del Deposito di Gorizia e dell'U.O. di Monfalcone.
- mantenimento in efficienza delle pellicole disinfettanti/igienizzanti applicate sui vetri degli autobus e degli uffici;
- adattamenti ripetuti alla capienza dei mezzi ed alle relative modalità di accesso;
- compagna vaccinale per il personale dipendente (Covid e Antinfluenzale);
- istituzione di procedure per il controllo del possesso del Green Pass da parte dei lavoratori e da parte dell'utenza;
- emissione ripetuta di ordini di servizio per la sensibilizzazione del personale al rispetto delle pratiche anticontagio; a tale proposito, il Dott. Di Benedetto rimarca la necessità di emettere un ulteriore OdS che richiami tutti i precedenti OdS, rammentando: il mantenimento della distanza interpersonale, l'utilizzo delle mascherine, il frequente ricambio d'aria negli uffici e nei locali, il ripristino della modalità di lavoro da casa (smart working).

Rimane invariato il DVR (rev.15 – 01/07/2020); non vi sono state durante il 2021 modifiche all'organigramma generale, all'organigramma salute. In accordo con il Medico Competente, visto il perdurare dello stato di emergenza, è stato deciso il posticipo dell'Aggiornamento della valutazione dello Stress da Lavoro Correlato. Tale valutazione è stata differita a 60 giorni dalla fine dello stato di emergenza (allo stato attuale fissata al 31/03/2022). Il ruolo di Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro è ricoperto dal Dott. Luca Di Benedetto a far data dal 16 marzo 2020.

Per quanto riguarda la 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); è stato effettuato l'aggiornamento dei Preposti a Marzo e Aprile 2021; in tale occasione sono stati formati anche 4 nuovi Preposti (Zorzenon, Giraldi, Foladore, Tentor); sono stati formati con apposito corso due nuovi preposti per i Luoghi Confinati (Giraldi e Kristancic) a seguito del pensionamento del Sig. Demori (Capo Officina); l'ing. Giulio Salateo, con l'abilitazione ottenuta mediante il "corso di formazione per formatori sulla sicurezza", ha formato tutti i neoassunti (formazione "Fincantieri") ed ha erogato l'integrazione alla formazione specifica per cambio mansione per un totale di 32 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;

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

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; la sorveglianza Sanitaria è stata effettuata dal Medico Competente dott. Nicola Greco in carica dal 01/07/2020.

La riunione periodica prevista dall'art. 35 del D.Lgs. 81/08 si è tenuta il giorno 21 dicembre 2021 presso la sede dell'Azienda; presenti alla riunione il Delegato per la Sicurezza del Datore di lavoro e Direttore Generale, Dott. Luca Di Benedetto, il Direttore di Esercizio, ing. Roberto Bassanese, il Responsabile del Personale, Dott. Paolo Zorzenon, l'RSPP, ing. Giulio Salateo, il Medico Competente, Dott. Nicola Greco e gli RLS, Sigg.ri. Gianluca Franco e Marco Sosol. 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 2021 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. In tale occasione i valutatori si sono confrontati 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.

Nel 2022 la visita annuale, prevista per il mese di luglio, sarà un Riesame triennale e richiederà quindi un impegno ancora maggiore da parte di tutta la struttura, in quanto verranno sottoposti ad audit tutti i processi aziendali.

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 strumenti di pagamento diversi dai contanti (art. 25-octies.1);
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 é 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. APT SpA continua ed effettuare il servizio di trasporto su gomma e via mare con le medesime linee già effettuate nella precedente Unità di Gestione Goriziana, corrispondente all'area territoriale dell'ex Provincia di Gorizia e ad una piccola parte della Bassa Friulana e dell'area triestina nell'ambito del servizio extraurbano. In ottemperanza agli obblighi assunti in sede di offerta migliorativa di gara sono stati però attuati numerosi investimenti, soprattutto per quanto riguarda l'informatizzazione della gestione e del monitoraggio del servizio, per la bigliettazione (in particolare attraverso il webticketing e mobile ticketing) e per l'informazione al pubblico ed il servizio di assistenza al cliente. In questo contesto operativo, quindi, sono stati considerati nel Modello anche i rapporti con il Consorzio e con le Aziende consorziate, ipotizzando eventuali casi di concorso nel reato, tenuto conto delle attività svolte in comune, o in sinergia, con le altre Aziende.

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 Parte Speciale del Modello riepiloga tutti questi dettagli, unitamente ad altre consuetudini e prassi fondamentali per garantire l'osservanza del Modello stesso, tracciare i passaggi gestionali e decisionali in relazione soprattutto ai livelli di responsabilità, registrare adeguatamente controlli e monitoraggi e garantire costanti flussi comunicativi con l'Organismo di Vigilanza. Ciò risulta necessario ad attestare la validità del Modello che, per avere valore esimente, deve risultare non solo adottato, ma anche efficacemente attuato all'interno dell'Organizzazione.

Dopo l'adozione del nuovo Modello Organizzativo da parte del Consiglio di Amministrazione nel mese di giugno del 2021 è iniziata la vera e propria fase di attuazione, finalizzata all'allineamento del Modello ai regolamenti interni ed alle procedure in vigore e all'adozione di nuovi regolamenti proposti per le attività maggiormente a rischio. Attività che proseguono costantemente e mirano ad una sempre migliore corrispondenza fra quanto espresso nel Modello e quanto applicato nella prassi, e di aggiornamento continuo rispetto all'evolversi delle normative di settore. Molta importanza riveste quindi anche l'attività di formazione per i dipendenti, ed in particolar modo quelli maggiormente coinvolti nei processi sensibili (personale degli uffici e dell'officina). Proprio per questo motivo sono state svolte lezioni di formazione generale, volte a chiarire che cos'è il D.Lgs. 231/2001, a cosa serve il Modello, quali sono le attività ed i controlli dell'Organismo di Vigilanza, e lezioni di formazione specifica, calibrata secondo le attività svolte e le relative categorie di rischio reato alle quali possono essere soggette, anche solo in via potenziale.

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 i Rappresentanti 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 2021 l'OdV non ha ricevuto segnalazioni, ne 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 pari al 25% della società collegata "TPL FVG S.C. a R. L.", titolare del nuovo contratto di servizio stipulato con la Regione FVG.

Relativamente ai rapporti tra le aziende consorziate, si registra il continuo e costante confronto in ambito consortile, nel quale la Società ha prodotto un attento controllo sulle attività del Consorzio indirizzato al monitoraggio di tutte le attività con particolare riguardo ai rapporti con l'Ente concedente ed alle potenziali problematiche connesse al contratto di servizio riferito agli oneri contrattuali e livello di servizio proposto in sede di offerta di gara.

In data 30/11/2021 l'assemblea dei soci di TPLFVG Scarl ha nominato Presidente l'ing. Bruno Pascoli, consigliere di APT.

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

Nel corso dell'esercizio in chiusura la società TPL FVG S.c. a r.l. ha comunicato alle consorziate il piano di rientro del finanziamento soci infruttifero che si concluderà nel 2025. Nel corso del 2021 la società ha incassato la prima rata per euro 251.371,94 e alla data della chiusura dell'esercizio il credito di natura finanziaria ammonta ad € 528.920,43. 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 3.591.706. Tale credito include l'importo relativo alle fatture emesse e quello per fatture da emettere, di competenza dell'esercizio 2021 in relazione al contratto di servizio TPL. Al 31/12/2021 non risultano debiti nei confronti di TPL FVG S.C a .R.L.

Non sussistono altri rapporti con società o enti controllanti.

Crediti verso le consociate iscritti nell'Attivo Circolante

Descrizione	Esercizio 2021	Esercizio 2020	Variazione assoluta
verso imprese collegate crediti finanziari	528.920	780.292	-251.372
verso imprese collegate crediti commerciali	3.062.786	1.838.243	1.224.543
<i>Totale</i>	<i>3.591.706</i>	<i>2.618.535</i>	<i>973.171</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.

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 2022 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 o extra TPL, quali ad esempio i servizi in occasione di fiere e eventi sportivi (Gusti di Frontiera, concerti, tornei calcistici) e altri servizi atipici 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. Sempre collegati allo stato emergenziale avranno un forte impatto sul bilancio i sistemi di igienizzazione e pulizia dei mezzi e soprattutto le tensioni sulle materie prime ed in particolare il gasolio; le previsioni sul costo delle materie prime sono di difficile lettura ma è ipotizzabile un costo del combustibile da autotrazione di molto superiore a quello visto negli ultimi due anni.

Un ulteriore aspetto gestionale riguarda il personale delle aziende di trasporto sia sotto il profilo economico, con il probabile rinnovo del CCNL, sia sotto il profilo della carenza ormai diventata cronica del personale di guida. La Società ha avviato i concorsi di assunzione e tutte le attività possibili per riuscire a sopperire alla carenza di personale che, anche determinato dalle regole anti Covid-19, ha evidenziato tutta la sua importanza nel periodo di fine anno 2021.

Tra i parametri che diventeranno sempre più impattanti in questo e nei prossimi anni dobbiamo anche considerare tutti gli investimenti legati alla Transizione Ecologica. La pandemia ha imposto una importante accelerazione verso le nuove energie ed anche la Apt, in conseguenza delle direttive del Governo Centrale e Regionale, ha in atto i progetti destinati alla sostituzione progressiva dei mezzi a combustibile tradizionale con altri a emissioni zero.

Infine, il rapporto tra la Regione Fvg e la Tpl Fvg scarl, iniziato con la firma del nuovo contratto a fine del 2019 e l'avvio del servizio a giugno del 2020, sta proseguendo con le fisiologiche difficoltà riferite alle nuove metodologie di regolamentazione dell'esercizio, di assolvimento agli obblighi di gara e dei relativi controlli e valutazioni da parte dell'Ente concedente seppur in un periodo di emergenza pandemica che ha costretto a cambiare profondamente e più volte i servizi da espletare.

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 2021 il servizio di TPL è stato esercitato nell'ambito del contratto di servizio stipulato il 14 novembre 2019 con la Regione FVG dalla società TPL-FVG S.ca.r.l., società consortile di cui APT è socio.

L'intero anno è stato pesantemente condizionato dalla situazione emergenziale con pesanti effetti sia sulla modalità di effettuazione dei servizi correlate all'andamento della domanda sia sulla disponibilità di conducenti da impiegare per l'effettuazione del servizio.

Con riferimento alla prima fattispecie l'anno ha visto il riavvio dopo la pausa natalizia delle lezioni per gli istituti di istruzione secondaria di secondo grado dell'effettuazione delle lezioni attraverso l'istituto della didattica a distanza a meno di alcune specifiche attività didattiche per le quali era previsto lo svolgimento in presenza che hanno determinato, pur in una condizione di domanda sostanzialmente azzerata, 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 effettivamente espressa.

Successivamente, dal 01 febbraio si è assistito alla riattivazione parziale della didattica in presenza e alla contestuale applicazione di limiti alla capacità per i mezzi in servizio, che ha determinato l'attivazione di servizi di potenziamento lungo determinate direttrici definiti nell'ambito dei tavoli tecnici coordinati dalle Prefetture con il fine di poter offrire compatibilmente alle limitazioni delle capienze previste un congruo numero di posti lungo le diverse direttrici. Tali potenziamenti sono stati in parte operati direttamente da APT, e allo scopo sono stati mantenuti in flotta mezzi per i quali era prevista la dismissione a fronte delle nuove acquisizioni, e in parte effettuati da operatori NCC (convolti 6 operatori con l'impiego complessivo di 16 mezzi). Nei diversi territori si è assistito all'adozione di diverse modalità operative per l'organizzazione della didattica in presenza, per soddisfare le quali sono state adottate soluzioni ad hoc. Per quanto riguarda gli ambiti serviti da APT:

- turno unico di ingresso e uscita (con differenziazione delle uscite nelle fasce orarie delle 13.00 e delle 14.00 nelle modalità ordinariamente previste nella situazione pre emergenziale) per gli istituti di istruzione superiore di secondo grado di Gorizia, Gradisca, Grado, Monfalcone e Staranzano per la Provincia di Gorizia e Cervignano per la Provincia di Udine;
- adozione di un doppio turno di ingresso e di uscita (8.00 – 10.00 / 13.00 – 15.00) per gli istituti di istruzione superiore di secondo grado di Udine e Cividale;
- adozione delle entrate ed uscite scaglionate (fascia 8.00 – 10.00 / 13.00 – 15.00) per gli istituti di istruzione superiore di secondo grado per la Provincia di Trieste.

Nel corso del mese di marzo, in concomitanza dell'acuirsi dell'emergenza pandemica, si è assistito dapprima dal 08 marzo al ritorno all'attività didattica a distanza con mantenimento di alcune attività in presenza e successivamente dal 15 marzo all'attivazione della didattica a distanza per il 100%. Tale situazione si è protratta sino a circa metà aprile quando, dal 12 aprile, l'attività didattica in presenza è stata riavviata con una quota del 50% portata poi dal 26 aprile al 70% e mantenutasi inalterata sino alla conclusione dell'anno scolastico 2020/2021. In tale occasione, sempre nell'ambito dei tavoli tecnici coordinati dalla Prefetture, si è resa necessaria una ridefinizione dei servizi di potenziamento con l'istituzione di ulteriori potenziamenti ed il coinvolgimento di nuovi operatori esterni NCC per l'effettuazione degli stessi (convolti 8 operatori con l'impiego complessivo di 28 mezzi).

L'anno scolastico 2021/2022 ha visto l'avvio con la didattica in presenza per il 100% degli alunni e una capienza consentita dei mezzi pari al 80% dei posti previsti dalla carta di circolazione. Per offrire un congruo numero di posti lungo le diverse direttrici e adottare al contempo una struttura del servizio idonea anche nel caso di recrudescenza dell'emergenza con riduzione della capacità dei mezzi e contestuale riduzione della quota di didattica in presenza, la struttura dei servizi di potenziamento, seppur con puntuali ridefinizioni, è stata sostanzialmente mantenuta prevedendo l'integrazione di un numero di mezzi pari a quello impiegato in conclusione del precedente anno

scolastico (coinvolti 8 operatori con l'impiego complessivo di 28 mezzi – da a seguito di cessazione per inadempienza del contratto con uno degli operatori NCC gli stessi sono divenuti 7, mantenendo il numero di mezzi impiegati).

Per quanto riguarda l'aspetto delle risorse umane disponibili per l'effettuazione dei servizi i provvedimenti adottati per il contrasto all'emergenza sanitaria hanno avuto effetti importanti anche su tale fronte. Oltre all'aumento delle assenze dovute ad eventi morbosi, in particolare l'adozione dell'obbligo di possesso del Green Pass per tutti i lavoratori, con messa in aspettativa non retribuita dei lavoratori che si fossero dichiarati privi della predetta certificazione, a partire dal 15 ottobre ha fatto sì che il numero complessivo delle assenze subisse una forte impennata (anche oltre 40 assenze al giorno) costringendo l'Azienda a sopprimere temporaneamente alcuni servizi sia urbani, principalmente, che extraurbani. Con l'obiettivo di mantenere i collegamenti nelle ore di punta al servizio degli studenti e dei lavoratori e le ultime corse di rientro serali lungo le diverse direttrici dei servizi extraurbani, sono stati previsti degli interventi puntuali su alcune corse extraurbane del pomeriggio e sulle frequenze della linea 1 e del servizio notturno, per quanto concerne il servizio urbano di Gorizia, della circolare Centro, Linea Panzano e Circolare Ronchi, per quanto concerne il servizio urbano di Monfalcone e della linea 37 per il servizio urbano di Grado. Nel tempo, in funzione delle disponibilità di conducenti via via rilevate, si è assistito a ripresa e/o nuova temporanea soppressione di detti servizi.

Di seguito viene illustrata la produzione chilometrica sviluppata nel corso del 2021.

Servizio urbano

Servizio urbano (a + b + c – d – e – f)		1.372.494,020	Km
a)	Linea da PdE ordinario	1.399.861,452	Km
b)	Bis sistematici	14.989,550	Km
c)	Bis occasionali	2.515,610	Km
d)	Corse non svolte	161,139	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	9.049,085	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	35.662,368	Km

Le produzioni sopra riportate ricomprendono quelle relative ai servizi oggetto di offerta migliorativa attivati interamente:

- 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.

Nel corso dell'anno sono state effettuate delle revisioni ed integrazioni al servizio urbano:

- mantenimento dei potenziamenti nei pomeriggi feriali di vigenza dell'ora solare sul servizio urbano di Grado;
- ridefinizione degli orari e dei percorsi della linea 1 del servizio urbano di Gorizia in occasione dell'istituzione del senso unico di circolazione in corso Italia;
- istituzione di un collegamento sperimentale estivo giornaliero fra il centro di Monfalcone e Marina Nova;
- istituzione di un collegamento sperimentale giornaliero fra l'ospedale di Monfalcone, i quartieri di Aris, Isonzo, Panzano e Centro con la Stazione Ferroviaria denominato Linea Storica, con contestuale ridefinizione degli orari di servizio della Circolare Centro e della linea Diretta Cantieri del servizio urbano di Monfalcone;

- completamento del progetto di revisione del servizio urbano di Gorizia, il cui avvio è avvenuto in due fasi distinte il 10 gennaio e il 07 febbraio 2022, con realizzazione dei prolungamenti della linea 1 sino all'area industriale di Sant'Andrea e dei prolungamenti della linea 4 sino a Capriva del Friuli.

Servizio extraurbano

Servizio Extraurbano (a + b + c – d – e – f)		4.486.094,748	Km
a)	Linea da PdE ordinario	4.360.154,795	Km
b)	Bis sistematici	125.794,746	Km
c)	Bis occasionali	34.877,130	Km
d)	Corse non svolte	1.391,498	Km
e)	Corse non svolte per sciopero	23.048,186	Km
f)	Corse non svolte per provvedimenti emergenza da covid-19	10.743,589	Km
g)	Percorrenze per cause di forza maggiore	451,350	Km

Le produzioni sopra riportate ricomprendono quelle relative ai servizi oggetto di offerta migliorativa attivati:

- 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. In questa fattispecie non tutte le corse previste, per effetto dell'offerta in termini di servizi aerei fortemente ridotta e di servizi ferroviari sulla tratta Udine – Aeroporto incrementata rispetto allo scenario di gara, non tutte le corse previste in offerta sono state attivate. Sono state invece in loro sostituzione mantenuti i servizi di collegamento precedentemente attivi per l'istituto Alberghiero di Grado, la Fincantieri e il centro commerciale di Villesse;
- servizio denominato "Bicibus";
- attivazione di nuovi collegamenti al servizio delle stazioni ferroviarie temporaneamente sopresse.

Nel corso dell'anno sono state effettuate puntuali revisioni ed integrazioni:

- modifica dei percorsi e degli orari della linea 09 e della linea 27 in occasione dell'istituzione del senso unico di circolazione in corso Italia a Gorizia;
- integrazione sulle corse interessate dei collegamenti per la sede distaccata dell'istituto Malignani di San Giovanni al Natisone;
- completamento di un primo step del progetto di revisione del servizio extraurbano con istituzione dei prolungamenti con cadenza settimanale della linea 09 fino a Valerisce / Giasbana e l'istituzione di collegamenti fra Staranzano ed il Polo Intermodale di Ronchi di Legionari il cui avvio è avvenuto il 10 gennaio 2022.

Servizi dedicati non inseribili in programma di esercizio

L'offerta di gara prevede anche l'effettuazione di servizi di trasporto a supporto del territorio mediante la messa a disposizione di un monte chilometrico dedicato, che nel corso del 2021 per effetto dell'assenza di domanda sono stati resi disponibili ma sono stati effettuati solo in parte. Di seguito i diversi ambiti in cui risultano a disposizione le produzioni chilometriche specificate:

- 25.000 km di servizio urbano di linee studenti;
- 5.000 km di servizio extraurbano con carrello portabici a richiesta;

- 5.000 km di servizio extraurbano per incrementare l'accessibilità del servizio sanitario;
- 10.000 km di servizi extraurbani al sostegno di determinate manifestazioni.

Astensioni dal lavoro

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 corso del 2021 si sono registrate 9 giornate interessate da sciopero (02 febbraio, 26 marzo, 12 maggio, 1 giugno, 23 luglio, 17 settembre, 11 ottobre, 3 dicembre e 16 dicembre), nelle quali sono state generate le mancate percorrenze evidenziate nelle precedenti tabelle.

Linea Marittima Trieste - Grado

Nel 2021 è stata bandita una procedura aperta per l'assegnazione del servizio di noleggio di motonave con equipaggio per lo svolgimento del servizio marittimo Trieste – Grado per il periodo 2021-2029 (nove anni di servizio). La procedura ha visto come vincitore il consorzio Vidali Group.

Nella stagione estiva 2021 il servizio marittimo Trieste – Grado è stato attivo dal 08 giugno al 03 ottobre con frequenza giornaliera ad esclusione dei lunedì feriali (ad eccezione del 16 agosto) per complessivi 103 giorni di servizio. Il periodo dal 08 giugno al 07 settembre risulta essere quello previsto dal contratto di servizio (3 coppie di corse sulla relazione per 80 giorni di servizio), mentre quello dal 08 settembre al 03 ottobre risulta essere un prolungamento (2 coppie di corse sulla relazione per 23 giorni di servizio). Il prolungamento del servizio risulta correlato al mantenimento della domanda potenziale per il servizio anche nel mese di settembre, riscontrabile nell'alto livello delle prenotazioni alberghiere nei poli turistici per detto periodo, dalle previsioni di un clima meteorologico favorevole oltre che dalla concomitante presenza della linea Lignano – Grado di cui al successivo capitolo la cui attivazione era già prevista sino al 03 ottobre.

Nel periodo 08 giugno – 03 ottobre sono state eseguite 572 corse, a bordo delle quali sono state trasportati 22.094 passeggeri, +82,81% rispetto alla stagione 2020 caratterizzata però da un minore numero di corse giornaliere, due coppie, e da un minor numero di giornate di servizio, 56. Il numero delle biciclette trasportate risulta essere pari a 1.525, con un aumento del 52,89% rispetto alla precedente stagione.

Pur nel considerevole miglioramento del numero di passeggeri e biciclette trasportate rispetto al 2020 i dati risultano ancora inferiori a quelli dell'ultima stagione pre-pandemia, 2019, in cui sono risultati rispettivamente 35.761 e 2.190.

Linea Marittima Lignano - Grado

Nell'ambito del progetto strategico MIMOSA approvato dal Programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia per l'azione a sostegno del trasporto marittimo dei passeggeri è stato istituito per le stagioni estive 2021 e 2022 il servizio di collegamento marittimo sperimentale Lignano – Grado.

Detto servizio, a seguito di procedura aperta, è stato assegnato al consorzio Vidali Group.

Nella stagione 2021 il servizio è stato attivato dal 10 luglio al 03 ottobre con frequenza giornaliera ad esclusione dei lunedì feriali (ad eccezione del 16 agosto) per complessivi 75 giorni. Sulla tratta in oggetto il programma di esercizio prevedeva due coppie di corse con navigazione endolagunare fra Grado e Porto Buso e marittima da Porto Buso a Lignano.

L'orario del servizio è stato studiato in maniera tale da offrire la possibilità di collegamento sulla direttrice Lignano – Trieste effettuando la coincidenza fra le due linee marittime gestite in corrispondenza del Molo Torpediniere a Grado.

Complessivamente tra Lignano e Grado sono state effettuate 300 corse, a bordo delle quali sono stati trasportati 2.733 passeggeri e 1.079 biciclette.

Flotta

Numericamente il parco autobus relativo ai servizi di TPL risulta costituito al 31 dicembre 2021 da 36 autobus per i servizi urbani e 86 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. Operando direttamente alcuni dei potenziamenti che hanno determinato un 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 (al 31 dicembre 2021 pari a 5), oltre a poter prevedere in determinate condizioni l'utilizzo in linea dei bus da noleggio con conducente in disponibilità, pari a 7, e di parte dei mezzi impiegati per i servizi all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

Oltre ai mezzi sopra riportati, la flotta aziendale include anche 8 mezzi per il servizio di trasporto all'interno dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone, il trenino ludico-turistico, 10 scuolabus e 3 carrelli portabiciclette.

Per quanto attiene alla accessibilità agli autobus per utenza con disabilità, i mezzi dotati di pedana, elettrica o manuale, sono 36 sul parco urbano e 26 sul parco extraurbano, inoltre 29 autobus extraurbani sono predisposti per l'attrezzaggio della pedana e nel corso del 2021 è stato avviato il processo di allestimento con pedana su 15 mezzi dotati di predisposizione, all'installazione seguirà il collaudo del mezzo per la certificazione della nuova configurazione del veicolo.

Al 31 dicembre 2021 l'età media del parco TPL è pari ad anni 6,49 così suddivisa:

- servizio urbano anni 7,78;
- servizio extraurbano anni 5,95.

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 dell'anno 2021, causa pandemia, non si sono svolte o si sono svolte in modalità ridotta 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. Per alcuni di essi, seppur in maniera ridotta, sempre in accordo alle previsioni normative correlate alla gestione dell'emergenza da covid-19, sono stati svolti dei servizi integrativi di collegamento.

Nel corso del 2021 sono stati attivati i seguenti servizi integrativi con la collaborazione ed il supporto delle Amministrazioni Comunali di volta in volta interessate:

- Trenino di Carnevale a Monfalcone: servizio ludico-turistico realizzato lungo un anello nel centro cittadino per complessive 7 giornate nel mese di febbraio;
- Roccabus a Monfalcone: servizio di collegamento fra il MuCa, il centro e la Rocca nei week-end dal 8 maggio al 31 ottobre per complessive 52 giornate;
- Collegamento Sacca dei Moreri – Spiagge a Grado: servizio di collegamento fra il parcheggio della Sacca dei Moreri e le spiagge cittadine svolto nei week-end estivi dal 26 giugno al 05 settembre con l'impiego contemporaneo di 2 mezzi (un ulteriore mezzo impiegato in 4 giornate tra fine luglio e Ferragosto). Complessivamente per l'intero periodo estivo sono state svolte 48 giornate mezzo;

- Collegamento GustiOff: servizio di collegamento fra la stazione ferroviaria e l'area dei festeggiamenti in occasione della manifestazione "Gusti Off" tenutasi a Gorizia dal 23 al 26 settembre, con servizio previsto nelle giornate dal 24 al 26 settembre;
- Navetta Fiera di San Nicolò a Monfalcone: collegamento fra il parcheggio dell'ospedale di San Polo ed il centro cittadino nella giornata del 05 dicembre;
- Trenino di Natale a Monfalcone: servizio ludico-turistico realizzato lungo un anello nel centro cittadino per complessive 13 giornate nel mese di dicembre.

Accanto ai servizi aggiuntivi nel corso del 2021, APT ha mantenuto la sua presenza anche nel settore del trasporto scolastico, con servizi di scuolabus effettuati per conto dei Comuni di Fogliano-Redipuglia, Gorizia, Grado, Monfalcone e Mossa/San Lorenzo Isontino, Ronchi dei Legionari e San Canzian d'Isonzo:

- Fogliano-Redipuglia: affidamento temporaneo del servizio all'avvio dell'anno scolastico 2021-2022 per sopperire alla mancata erogazione dello stesso da parte del soggetto risultato affidatario del servizio a seguito della gara bandita dalla cuc regionale;
- Gorizia: affidamento mediante gara del servizio di trasporto scolastico comunale, costituito da due linee per gli spostamenti casa-scuola e viceversa, dai collegamenti fra alcuni istituti scolastici e le palestre/impianti sportivi e fra alcuni istituti e il centro Lenassi dove si svolgono attività ludico/didattiche. L'affidamento si è concluso al termine dell'anno scolastico 2020/2021;
- Grado: affidamento di una delle linee costituenti il servizio di trasporto scolastico per temporanea indisponibilità del mezzo da parte del Comune;
- Monfalcone: affidamento a seguito di gara, con attivazione dei servizi a partire dal mese di novembre 2016 e fino al 31 ottobre 2021, termine successivamente prorogato in considerazione dell'interruzione temporanea del servizio nel periodo pandemico, da parte del Comune 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.
- Mossa e San Lorenzo Isontino: affidamento per l'anno scolastico 2020/2021 del servizio scolastico dei due comuni. L'affidamento si è concluso al termine dell'anno scolastico 2020/2021;
- Ronchi dei Legionari: affidamento temporaneo del servizio all'avvio dell'anno scolastico 2021-2022 per sopperire alla mancata erogazione dello stesso da parte del soggetto risultato affidatario del servizio a seguito della gara bandita dalla cuc regionale. L'affidamento è stato poi confermato per l'intero anno scolastico;
- San Canzian d'Isonzo: affidamento del servizio sostitutivo in caso di indisponibilità del mezzo da parte dell'Amministrazione Comunale.

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 i servizi di collegamento fra il parcheggio di via Bagni Nuova e lo stabilimento di via del Mercato e per il potenziamento del servizio di collegamento diretto con la stazione Ferroviaria, questi ultimi attivati in regime di servizio aggiuntivo.

Parallelamente al servizio di trasporto svolto in collaborazione con Fincantieri sono stati svolti altri servizi di collegamento in collaborazione con altri soggetti operanti all'interno dello stabilimento impegnati nelle fasi di allestimento delle navi.

Sempre nel 2021 è stata attivata una collaborazione con gli operatori che hanno gestito le operazioni di terra presso il porto di Monfalcone in occasione delle toccate delle navi da crociera della compagnia MSC concretizzatasi sia con la realizzazione di servizi di trasporto dei passeggeri all'interno del porto di Monfalcone con mezzi di tipologia urbana

sia con la realizzazione di collegamenti fra Monfalcone e Venezia, porto e/o aeroporto, realizzati con autobus da noleggio con conducente.

Di rilevante importanza strategica risulta essere la linea urbana internazionale di collegamento tra le città di Gorizia e Nova Gorica, il cui servizio risulta però sospeso dal 2020 per effetto dell'emergenza pandemica.

Nel periodo di fermo della linea si è comunque proceduto alla richiesta di rinnovo all'esercizio della linea in maniera tale da poter riattivare immediatamente il servizio non appena le modalità di gestione dei flussi di passeggeri riprenderanno ad essere quelle vigenti prima del periodo pandemico.

IL SERVIZIO PER LA COLLETTIVITÀ

LE SEDI

Compendio TPL, via Caduti di An Nasiriyah

L'area in cui sorge il Compendio TPL di via Caduti di An Nasiriyah a Gorizia è delimitata a sud-ovest dalla zona ferroviaria, a nord-ovest dalla via Duca D'Aosta ed è 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.

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

Parcheggio di via Marzia a Gorizia

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

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

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

Biglietteria Centrale di Gorizia e Sala d'aspetto

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

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

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

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

Uffici e deposito di Monfalcone

Gli uffici ed il deposito APT dell'Unità Operativa di Monfalcone, acquisiti da APT a settembre 2020, sono collocati nel quartiere di Panzano in un'area della zonizzazione NORD del piano regolatore ed è identificata come "Zona omogenea S6": "Area destinata a "Servizi Tecnologici", sia per quanto riguarda il PRGC vigente sia per quanto riguarda la relativa Variante Generale di Revisione.

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

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

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

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

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

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

Biglietteria di Monfalcone

La biglietteria di Monfalcone è situata in Via F.lli Rosselli n.13 in prossimità del nodo di interscambio fra le diverse linee del trasporto extraurbano e la rete urbana del monfalconese; il servizio di gestione rimane, come per gli anni passati, in outsourcing ad una ditta esterna a seguito di una gara d'appalto.

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

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

Biglietteria e Autostazione di Grado

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

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

L' insediamento nel tessuto urbano di quella che è un'isola turistica rende sensibili a tutti gli aspetti che riguardano il traffico ed il rumore. L'area di parcheggio dei bus rimane presso il parcheggio di Viale Italia (Sacca dei Moreri). E' allo studio una nuova possibile collocazione del deposito per i mezzi urbani.

Deposito di Villesse

A far data dal 1° marzo 2021, la collocazione del deposito di Villesse è variata. APT ha infatti sottoscritto un contratto di locazione con la società "MEF SRL UNIPERSONALE" con sede in Udine, Via Battistig n. 11 ad "APT". Il contratto ha validità dal 01/03/2021 al 01/03/2024 (non tacitamente rinnovabile).

Il nuovo deposito, sito a Villesse (Go) in Via Trieste, contraddistinto al catasto terreni da porzione della p.c. 1551/9 e da porzione della p.c. 1524/5 del Foglio di Mappa n. 6, ha una superficie complessiva di metri quadrati 2.300.

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", con divieto di qualunque mutamento, anche parziale, di uso.

L'accesso all'area è possibile attraverso l'utilizzo del cancello esistente, rivolto verso la viabilità esterna. Il personale APT dispone di un telecomando per l'apertura del cancello scorrevole motorizzato, la cui chiusura avviene automaticamente dopo un minuto.

L'area è dotata di illuminazione e di un container ad uso uffici comprensivo di servizi igienici e di acqua corrente.

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 – 2018	traffico chilometrico generato – 2019	traffico chilometrico generato – 2020	traffico chilometrico generato – 2021
TPL EXTRAURBANO	4.360.709	4.333.205	4.083.569	4.558.389
TPL URBANO	1.305.172	1.310.663	1.349.268	1.372.494
TPL MARITTIMO	588 corse	552 corse	224 corse	872 corse
TOTALI	5.665.881	5.643.868	5.432.837	5.930.883

LA GESTIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

L'AMMODERNAMENTO DEL PARCO MEZZI

Durante il 2021 sono stati acquistati ed immatricolati, a seguito di gara d'appalto svoltasi nel 2020, 2 mezzi extraurbani a due piani e 4 mezzi urbani. 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.

L'età media globale del parco mezzi calcolata al 31/12/2021 è pari a 6,49 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
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

Anno	Tipologia e quantità acquistate	Età Media
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
2021, acquisto di:	4 autobus urbani da 9,5 metri BREDAMENARINIBUS VIVACITY M (da gara 2020) 2 autobus extraurbani a due piani da 13 metri SCANIA BEULAS JEWEL (da gara 2020) 5 autobus urbani Scania Citywide Low Floor da 10,70 metri (immatric. nel 2022)	6,49

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	14	7,73
320	DL061KE	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2008	EURO 4	13	9,45
321	DL373KE	EOBUS - MERCEDES BENZ	TOURISMO 15RHD	TURISMO	2009	EURO 5	12	12
322	DW967YM	IVECO A 50/E4/21/B	IVECO DAILY	TURISMO	2010	EURO 5	11	6,95
323	CC164EN	MAGELIS PRO	IVECO FRANCE SFR210	TURISMO	2012	EURO 5	9	12
324	EM029GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO IVECO	SCUOLABUS	2012	EEV	9	9,45
326	XA611AG	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2013	-	8	4,5
327	EM319GC	IVECO 100 E4 KAPENA	TEMA EUROCARGO R66 IVECO	SCUOLABUS	2013	EEV	8	9,45
328	EM434GC	SETRA S415 GT HD	S415 GT HD	TURISMO	2014	EURO 5	7	12
329	XA900DB	OMFTT PEDRETTI	OMFTT PEDRETTI	CARRELLO BICICLETTE	2015	-	6	4,5
330	EZ025EG	IVECO DAILY	DAILY 70C17H INDCAR MOBI	SCUOLABUS	2015	EURO 6	6	8,52
331	FE177VA	CACCIAMALI	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2003	EURO 3	18	9
332	FK490PE	CACCIAMALI	IVECO 50/E4/21/B A	SCUOLABUS	2007	EURO 4	14	9
333	XA131KF	TECNOCARAVAN	PIEMME ALLESTIMENTI	CARRELLO BICICLETTE	2018	-	3	6,5
334	BK078TN	IVECO	CACCIAMALI	SCUOLABUS	2001	EURO 2	20	9
335	FS979RE	MAN	LION'S COACH R07	TURISMO	2019	EURO 6	2	12
336	FV717TD	IVECO	DAILY 50C	TURISMO	2019	EURO 6	2	7,2
337	FS703RE	MAN	LION'S COACH R07	TURISMO	2019	EURO 6	2	12
338	BZ447EX	IVECO	C90.41/M50	SCUOLABUS	2004	EURO 3	17	10

matr.	targa	TIPO	CARROZZERIA	Servizio	Anno	Classe Amb.	Età	Lungh.
339	FY075LC	IVECO	100E BARBI ITALIA	SCUOLABUS	2019	EURO 6	2	9,79

L'AMMODERNAMENTO ED IL MANTENIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE

Nel corso del 2021, oltre a tutta l'attività svolta per far fronte all'emergenza epidemiologica da Covid-19, l'Azienda ha proseguito nel 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

Nel corso del 2021, oltre alle normali procedure manutentive sull'intero Compendio, si sono conclusi 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, a fine 2020, 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, conclusi a febbraio 2021, hanno riguardato nel dettaglio:

- realizzazione dei fori per le nuove finestre 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 era 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 una 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 2021, hanno permesso un notevole risparmio energetico.

L'impianto di lavaggio a portale fisso del IDROEQUIP – TAMMERMATIC installato nel 2006 (4 spazzole verticali) continua a funzionare regolarmente.

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.

Nel corso del 2021 è stato restaurato un nuovo locale, l'ex. Ufficio "Isambiente", per garantire maggiori spazi e maggiore distanziamento al personale viaggiante durante le soste; Il nuovo locale, acquisito come tutto il resto del compendio a settembre 2020 è dotato di un ingresso indipendente su via della Marcelliana.

La restante attività manutentiva è stata meramente conservativa.

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

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

Centro Intermodale Passeggeri di Gorizia (CIP)

All'inizio dell'anno scolastico 2021/22 è stato effettuato il consueto ripasso della segnaletica orizzontale di tutta l'area, compresa quella riguardante le numerose scritte "Vietato oltrepassare la linea gialla" al fine di mantenere gli standard di sicurezza degli utenti. 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. E' allo studio una nuova possibile collocazione del deposito per i mezzi urbani.

Biglietteria di Monfalcone

Nel corso del 2021 è stata effettuata la consueta manutenzione ordinaria programmata dell'edificio e degli impianti.

Infrastrutture di esercizio

Nel corso del 2021 è proseguita la manutenzione migliorativa delle pensiline comprendente la sostituzione di pannelli, lunotti, cristalli e bacheche. Sono state installate e messe in funzione ulteriori due 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). Il numero totale di unità presenti è pari a 10. E' prevista per il 2022 un'ulteriore installazione presso la stazione ferroviaria di Cormons.

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 2022 le sostituzioni delle 7 paline a led con altrettanti monitor informativi per l'utenza.

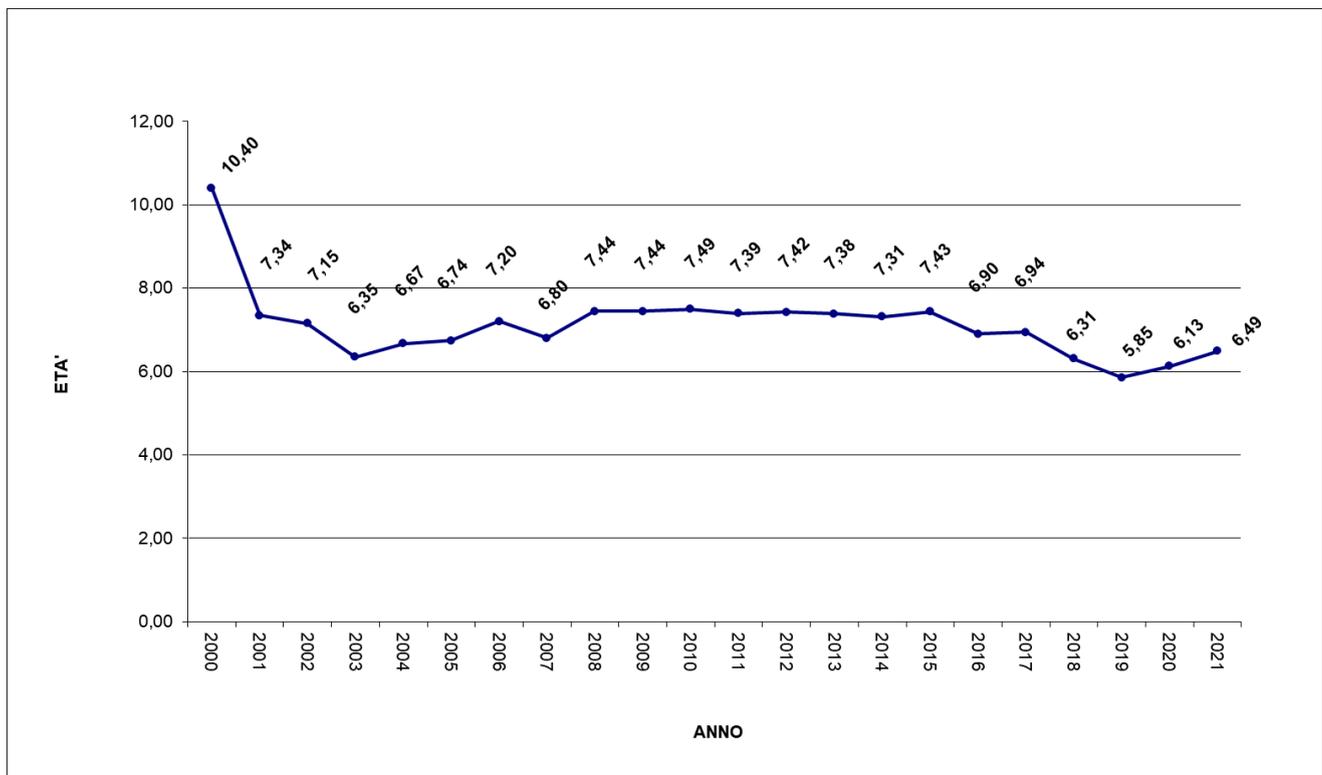
Infrastrutture informatiche e telefoniche

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 31/12/2021 è pari a 6,49 anni.



Utilizzo di mezzi ecologici ed emissioni in atmosfera

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

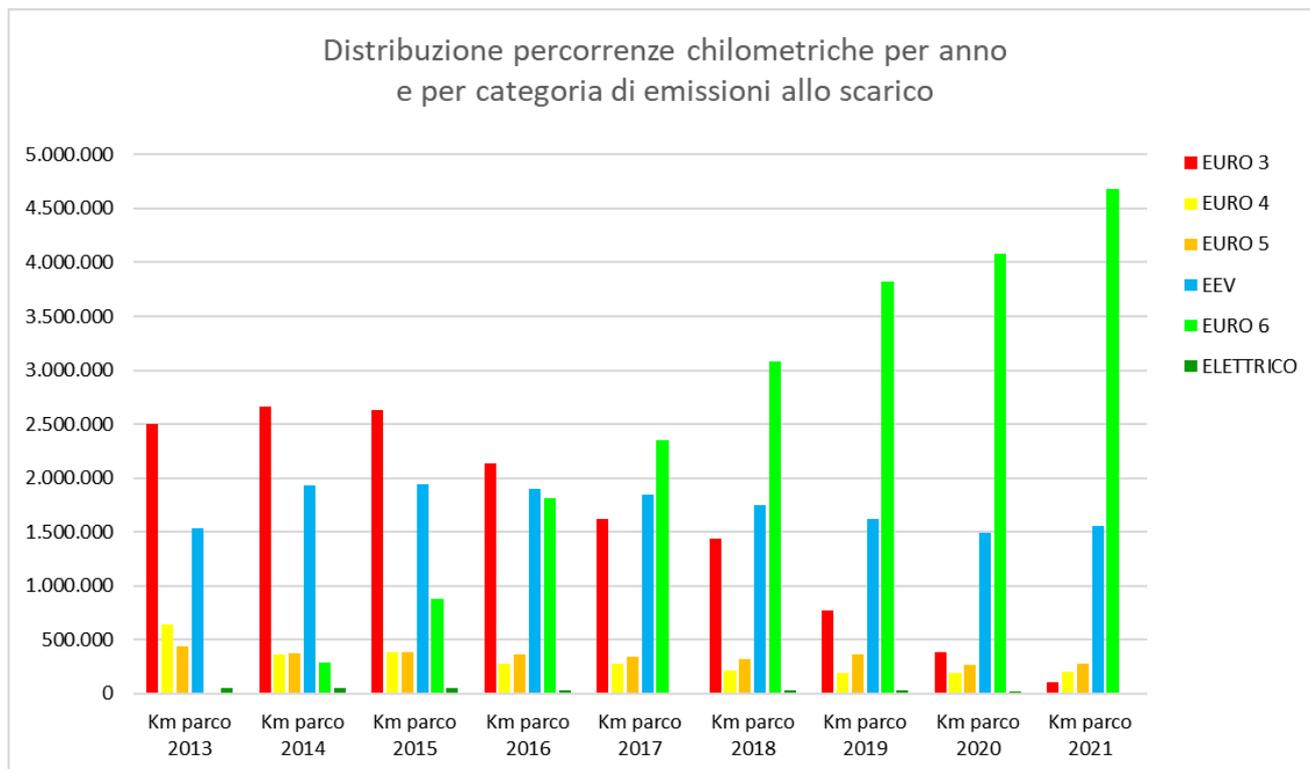
Anno	preeuro	euro 0	euro 1	euro 2	euro 3	euro 4	euro 5	EEV	≥ euro 6	elett	totale	tot euro 3 o sup.	% euro 3 o sup.	tot euro 4 o sup.	% euro 4 o sup.
2000	79	1	0	37	0	0	0	0	0	0	117	0	0,00	0	0,00
2001	55	1	0	48	13	0	0	0	0	0	117	13	11,10	0	0,00
2002	47	1	0	48	21	0	0	0	0	0	117	21	17,90	0	0,00
2003	35	1	0	48	33	0	0	0	0	0	117	33	28,20	0	0,00
2004	31	1	0	48	37	0	0	0	0	0	117	37	31,60	0	0,00
2005	26	1	0	47	43	0	0	0	0	0	117	43	36,80	0	0,00
2006	22	1	0	47	47	0	0	0	0	0	117	47	40,20	0	0,00
2007	13	1	0	47	51	5	0	0	0	0	117	56	47,90	5	4,27
2008	10	1	0	48	51	7	0	0	0	0	117	58	49,60	7	5,98
2009	5	1	0	46	51	7	7	0	0	0	117	65	55,60	14	11,97
2010	1	0	0	45	51	7	8	5	0	0	117	71	60,70	20	17,09
2011	0	0	0	37	51	7	8	12	0	2	117	80	68,40	29	24,79
2012	0	0	0	29	51	7	8	20	0	2	117	88	75,20	37	31,62
2013	0	0	0	20	51	7	8	29	0	2	117	97	82,90	46	39,32
2014	0	0	0	13	49	7	8	30	8	2	117	104	88,90	55	47,01
2015	0	0	0	6	49	7	8	30	15	2	117	111	94,80	62	52,99
2016	0	0	0	1	42	7	8	30	27	2	117	116	99,10	74	63,25
2017	0	0	0	0	36	7	8	30	34	2	117	117	100,00	81	69,23
2018	0	0	0	0	24	7	8	30	46	2	117	117	100,00	93	79,49
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
2021	0	0	0	0	3	7	8	31	71	2	122	122	100,00	119	97,54

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 2017	Km parco 2018	Km parco 2019	Km parco 2020	Km parco 2021	Trend 2021	Previsione 2022
PRE-euro	0	0	0	0	0	=	=
euro 0	0	0	0	0	0	=	=
euro 1	0	0	0	0	0	=	=
euro 2	0	0	0	0	0	=	=
euro 3	1.620.350	1.435.456	768.480	388.353	101.386	↓↓	↓
euro 4	280.333	215.740	191.994	193.114	205.349	↑	=
euro 5	341.126	323.913	363.171	267.349	282.366	↑	=
EEV	1.851.477	1.752.781	1.615.526	1.494.323	1.556.153	↑	=
euro 6	2.352.005	3.084.961	3.818.407	4.078.781	4.679.011	↑↑	↑
ELETTRICO	13.309	26.635	33.189	16.013	5.990	↓	=

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 ELETTRICI 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 2022.



Il parco dei mezzi APT "extra TPL" al 31/12/2021 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	-
TRENINO TURISTICO	euro 6	3
	euro 2	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 2019	kWh 2020	kWh 2021
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 6	sede	5.102	5.057	5.830
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	8.696	8.851	8.920
elettricità	Gorizia - P.le Martiri Lib. d'Italia	bigl.-sala cult.	4.188	3.907	3.251
elettricità	Gorizia - Via Marzia	deposito	4.089	4.522	3.845
elettricità	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	sede	9.878	9.947	9.357

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 2018	kWh 2019	kWh 2020	kWh 2021
Elettricità per trazione	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	Matr. 279	14.992	20.703	14.246	6.350 (*)
Elettricità per trazione	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	Matr. 280	13.218	14.870	2.729	0 (*)

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

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2019	mc 2020	mc 2021
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (sanitaria)	deposito	922	1.150	1.712
acqua	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8 (antincendio)	deposito	10	5	5
acqua	Gorizia - Via Marzia	deposito	0	0	0
acqua	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	773	706	798

tipo forn.	sede	tipo sede	mc 2019	mc 2020	mc 2021
gas	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	13.991	17.928	20.201
gas	Monfalcone - Via della Marcelliana, 32	deposito	4.117	6.374	6.473

tipo forn.	sede	tipo sede	litri 2019	litri 2020	litri 2021
gasolio	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah, 8	deposito	1.407.313	1.117.334	1.316.843
gasolio	Monfalcone - via della Marcelliana	deposito	811.997	766.090	914.901
gasolio	Distributori esterni	esterno	136.670	117.525	85.874
TOTALI			2.324.161	2.000.949	2.317.618

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

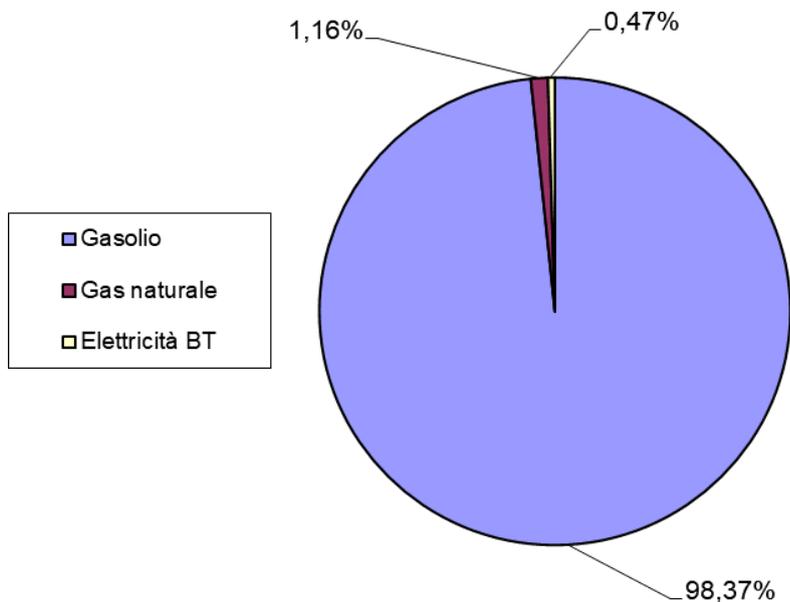
tipologia	TEP 2016	TEP 2017	TEP 2018	TEP 2019	TEP 2020	TEP 2021
TEP	2.048	2.040	2.078	2.058	1.755	2.026

Il superamento della soglia dei 1.000 TEP (dovuti per la quasi totalità al consumo di gasolio per autotrazione), anche per il 2021, ha obbligato l'Azienda a dotarsi di un Energy Manager.

Dopo la diminuzione del 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, nel 2021 la situazione è ritornata in linea con gli anni precedenti.



Nel dettaglio, per quanto riguarda il 2021, 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 2018	kWh 2019	kWh 2020	kWh 2021
elettricità	Gorizia - Via Caduti di An Nasiriyah	Sede - fotovoltaico	20.099	20.341	21.047	13.666

Obiettivi di miglioramento

Il raffronto dei risultati ottenuti ed i target per il 2021 sono evidenziati nella seguente tabella:

Fattore di miglioramento	Unità di misura	Situazione 31/12/2020	Situazione 31/12/2021	Target 31/12/2021
Sinistrosità mezzi di trasporto	n° sinistri da circolazione /km. annui percorsi	1 ogni 67.072	1 ogni 58.146	1 ogni 70.000
Vetustà dei mezzi	% mezzi sul totale con meno di 5 anni	49%	46%	46%
	età media parco	6,13	6,49	6,49
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	62	62
Dispositivi ed emissioni autoveicoli	veicoli a norma Euro3, Euro4, Euro 5, EEV, Euro 6/totale veicoli	100%	100%	100%

I target per l'anno 2021, 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 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 anche nel 2021 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 condotte da APT sia in quanto socio del consorzio sia attraverso azioni di pertinenza aziendale.

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.

Telefono

Il **call center unico TPL FVG** è gestito da una società esterna per conto del Consorzio e fornisce assistenza alla clientela e informazioni relative a tutto il servizio regionale, risponde tutti i giorni dalle ore 6.00 alle ore 22.00.

Gli uffici aziendali APT continuano a dare supporto alla clientela, fornendo informazioni più dettagliate legate al territorio e offrendo una più adeguata e puntuale assistenza telefonica in particolari periodi dell'anno, come in occasione dell'avvio di nuovi servizi o delle campagne abbonamenti e sopperiscono talvolta alle difficoltà, più volte riscontrate, di accesso al call center unico.

Pubblicazioni

APT, anche dopo il subentro, ha voluto mantenere la pubblicazione in forma cartacea dei fascicoli e dei tascabili inerenti gli orari estivi 2021 e gli orari invernali 2021-2022. 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 2021	N° copie stampate INVERNO 2021/2022
Servizio urbano Gorizia	6.000*	6.000*
Servizio urbano Monfalcone	5.000	10.000**
Servizio Grado urb+extra	8.000	3.000
Servizio extraurbano	6.000	7.000
Linea 51+Aeroporto	8.000	10.000
Linee Marittime	21.500	-
Bicibus	3.000	-

* =1000 copie in lingua slovena

** ristampa dopo le modifiche di novembre °= numero di copie ridotte in vista del cambio percorso linea 1 programmato a gennaio 2022

Tutte le pubblicazioni inerenti gli orari vengono elaborate anche a livello grafico dagli operatori interni appositamente formati.

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

A bordo dei mezzi

A bordo dei mezzi le informazioni sono presenti sia in formato cartaceo (regolamento di vettura, tariffe, avvisi Emergenza Sanitaria) che in formato elettronico.

Nello specifico:

all'interno di tutti i bus urbani è stato installato un monitor sul quale vengono visualizzati graficamente i percorsi e le successive fermate con l'orario in tempo reale, le linee in transito in ciascuna fermata per le eventuali coincidenze, gli avvisi sul servizio in caso di deviazioni o scioperi, le informative sulle regole di viaggio. La messa on line delle informazioni variabili (playlist) specifiche per servizio ogni urbano viene gestita a livello delle singole aziende;

all'interno dei bus extraurbani è presente un display con testo scorrevole - anche in formato vocale - che indica la fermata successiva ed in alternanza eventuali messaggi informativi, come ad esempio l'obbligo di indossare le mascherine.

Sito Internet e canali social

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 call center, offre le informazioni e l'assistenza sul servizio per tutto il territorio regionale, comprende il travel planner, il webticketing ed i form per le segnalazioni della clientela.

Il sito è gestito direttamente da TPL FVG ad eccezione del back office relativo alle informazioni sul servizio che viene alimentato dagli operatori delle singole aziende secondo il territorio di competenza.

TPL FVG mette a disposizione anche una specifica App, che oltre alle informazioni sul servizio consente l'acquisto di biglietti e la gestione degli abbonamenti.

Ad inizio 2021 è stato avviato il progetto per la creazione anche di un nuovo sito aziendale www.apgorizia.it.

Dopo aver constatato che per l'utenza che ha sempre fatto riferimento ad APT il sito regionale non era sufficiente per reperire con facilità ed immediatezza le informazioni necessarie, si è deciso di non limitarsi alla creazione di un nuovo sito puramente istituzionale ma di orientarsi verso un prodotto che potesse dare continuità al rapporto con la nostra clientela e mantenere saldo il legame con il territorio e le comunità locali.

La società incaricata ha presentato un progetto che con un approccio mirato alla valorizzazione dell'azienda e dei servizi forniti, al fine di rendere subito chiaro all'utente come reperire le informazioni per ogni area tematica, avere subito in primo piano le notizie utili e gli avvisi in evidenza, nonché articolare i vari contenuti all'interno di una struttura web moderna ed efficiente, consultabile in modo adeguato, anche con smartphone, tablet e i vari dispositivi mobili oltre che rispettare tutta la normativa sull'accessibilità.

Il nuovo sito è online dal mese di giugno 2021 e nel corso dei mesi successivi le sezioni sono state ulteriormente implementate, con la creazione di un servizio di prenotazione on line degli appuntamenti durante la campagna abbonamenti di agosto/settembre e con la versione slovena della maggior parte delle pagine che non necessitano di aggiornamenti quotidiani.

Il sito è uno strumento dinamico e come tale è in continua evoluzione, quindi anche per il 2022 si prevede l'introduzione di nuove pagine e miglioramento degli strumenti di navigazione.

Nel corso dell'estate sono stati attivati anche i canali social Facebook, Instagram e LinkedIn.

Anche questi strumenti sono finalizzati ad identificare APT come parte integrante di una comunità che non fornisce solo un servizio, attraverso le pagine social forniamo le informazioni importanti per chi usufruisce del trasporto pubblico locale ma vogliamo anche far conoscere di più la nostra realtà aziendale, raccontare le novità, i cambiamenti,

interagendo con le altre realtà territoriali. I canali social vengono inoltre utilizzati anche come veicolo per le campagne promozionali sponsorizzate, utili ad esempio in occasione dell'avvio dei servizi più strettamente turistici o le campagne abbonamenti.

Paline di fermata

Le paline APT sono collocate in corrispondenza di ogni fermata urbana ed extraurbana.

Dal subentro TPLFVG le tabelle orario affisse in fermata vengono prodotte tramite un software unico regionale e mostrano un layout identico per tutto il servizio regionale.

Su ogni palina è inserito un QR code che inquadrato con uno smartphone mostra in tempo reale gli arrivi/partenze dei mezzi in quella specifica fermata.

Nei comuni e/o frazioni in cui è presente la minoranza slovena le tabelle sono esposte nella versione bilingue.

A fine anno su richiesta di APT è stato ulteriormente migliorato ed affinato il software per la generazione degli orari in lingua slovena e sono state apportate delle migliorie per inserire ad esempio la descrizione testuale dei percorsi del servizio urbano che non erano più presenti nelle tabelle orario TPLFVG.

Paline telematiche, monitor, totem

In determinate postazioni strategiche le fermate sono dotate 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 stato avviato il progetto di implementazione delle postazioni e di sostituzione degli impianti obsoleti con impianti maggiormente performanti. I nuovi monitor oltre agli orari consentono anche la visualizzazione di avvisi sul servizio e messaggi scorrevoli. Nel 2021 è stato anche installato presso l'area arrivi del Trieste Airport un totem touch screen per la consultazione di orari e informazioni che riproduce il sito www.tplfvg.it.

Altri impianti sono previsti nelle aree CMIR.

La messa on line delle informazioni variabili (playlist) specifiche per ogni fermata/impianto viene gestita a livello aziendale.

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).

In particolari punti strategici sono presenti delle bacheche autonome di ampia dimensione per un'informazione più completa.

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.

Anche nel 2021 questi spazi si sono rilevati 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 stata completata la personalizzazione con logo TPL delle insegne e degli accessi di tutte le biglietterie.

In particolare la Biglietteria dell'autostazione di Grado ha visto un intervento completo di rinnovo sia all'interno che all'esterno. L'interno è stato personalizzato con colori e loghi in linea con la visual identity di TPL FVG, mentre l'esterno è caratterizzato dall'immagine e dai colori tradizionali di Grado.

Per il 2022 si prevede un intervento anche sulle strutture di attesa.

Campagne promozionali e informative

Emergenza COVID 19

Anche nel 2021 l'attività informativa è stata focalizzata in gran parte 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, in particolare a partire dall'autunno, in seguito alla carenza di personale dovuta all'introduzione dell'obbligo di green pass per i lavoratori. Questa attività ha comportato un notevole impegno per garantire la tempestività degli aggiornamenti su orari variati e corse soppresse. Attività che ha compreso sia la comunicazione tradizionale presso le fermate che la comunicazione on line attraverso i siti TPL FVG e APT ed i rispettivi canali social.

Servizio marittimo

Non avendo TPLFVG elaborato un progetto unico di promozione per tutti servizi marittimi regionali APT ha confermato anche per il 2021 la promozione delle linee marittime attraverso la stampa e diffusione capillare di poster, locandine depliant plurilingue, una campagna sulla stampa locale e su quella di lingua slovena e per la prima volta è stata attivata anche una promozione sponsorizzata sui canali social.

Per entrambi i servizi le campagne di comunicazione hanno riscontrato alcune difficoltà iniziali dovute anche a problemi tecnici e logistici del servizio ed in particolare la Lignano Grado ha risentito dell'avvio ritardato della stagione e della difficoltà a far conoscere ed apprezzare il servizio.

Servizio Bicibus

Anche per i servizi di BICIBUS non c'è stato un coordinamento regionale per la promozione se non l'individuazione di una grafica di base in comune. APT ha stampato e diffuso autonomamente dei poster e dei flyer informativi sul servizio ed ha acquistato spazi pubblicitari sulla stampa locale e su una rivista turistica.

Abbonamenti scolastici FVG

La promozione per la sottoscrizione dell'abbonamento annuale studenti residenti FVG anche nel 2021 ha visto la pubblicazione sui due quotidiani locali di alcune inserzioni informative dando particolare rilevanza al servizio APT Help, l'assistenza messa a disposizione da APT sia con lo sportello attivato presso la Sala Culturale di Gorizia sia attraverso i numeri telefonici dedicati del nostro ufficio Titoli di Viaggio. Un servizio particolarmente apprezzato considerato che spesso il volume di traffico gestito dal call center regionale non consentiva un'immediata e puntuale risposta a tutti gli utenti interessati.

Linea Storica

La nuova linea attivata sul servizio urbano di Monfalcone è stata inaugurata l'11 novembre con una corsa "dimostrativa" in presenza degli amministratori comunali e dei rappresentanti dei rioni cittadini, lungo tutto il percorso sono state illustrate le peculiarità del servizio e le nuove fermate.

La promozione della Linea Storica ha visto anche la stampa di un pieghevole illustrativo distribuito capillarmente in città e a bordo dei mezzi. Anche in questo caso sono stati utilizzati i canali social per far conoscere il servizio.

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.

Da giugno 2020, in seguito 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), la gestione di Reclami e Segnalazioni avviene attraverso il software gestionale Arxivar, a gestione centralizzata di TPL FVG ma con operatori appartenenti alle aziende consorziate.

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 strutturata 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 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 data 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, quasi tutte le pratiche sono state chiuse nei tempi previsti. Nel 2021 i tempi di risposta medi, considerando il numero complessivo di Reclami e Segnalazioni (totale 390), si attestano a 6 giorni lavorativi. 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, risulta nel complesso pari al 31%.

Le tabelle di seguito illustrano l'incidenza delle casistiche sui Reclami e sulle Segnalazioni, evidenziando che la maggior parte delle questioni sono riconducibili agli aspetti legati alla regolarità, affidabilità e puntualità del servizio, al comportamento del personale di guida ed al comfort del viaggio, in particolare per quanto riguarda l'affollamento dei mezzi. Aspetto, quest'ultimo, evidentemente influenzato dalla alterata percezione della clientela conseguente alla riduzione della capienza dei mezzi in servizio, imposta dalle misure di contenimento previste per arginare la pandemia Covid 19, ma la cui fondatezza è stata in larga parte smentita dai dati oggettivi raccolti attraverso i sistemi contapasseggeri e dai monitoraggi del personale di controllo.

RECLAMI:

ARGOMENTO		DETTAGLI ARGOMENTO		
Rete copertura oraria	1.1	Fermate (servizio)	1	7
	1.2	Copertura oraria	6	
Regolarità del servizio e puntualità mezzi	2.1	Anticipo alla partenza	2	98
	2.2	Ritardo di arrivo, a capolinea o fermata intermedia	20	
	2.3	Passaggio in anticipo	12	
	2.4	Mancato passaggio	22	
	2.5	Mancata effettuazione fermata/mancata apertura porte	35	
	2.6	Ritardo partenza dal capolinea	7	
Informazioni	3.1	Mancata/incompleta/errata informazione	4	5
	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)	1	
Facilità d'uso del servizio	4.1	Disponibilità punti vendita	0	2
	4.2	Funzionamento emettitrici	2	
	4.3	Mancata emissione a bordo	0	
Infrastrutture di esercizio	5.1	Fermate (paline)	1	1
	5.2	Autostazioni/Biglietterie	0	
Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore	6.1	Incidente	0	4
	6.2	Caduta	0	
	6.3	Aggressione	1	
	6.4	Furto/borseggio	1	
	6.5	Condotta di guida	2	
Affidabilità del servizio	7.1	Corsa mancante/interrotta	7	14
	7.2	Disservizio in linea (mancata coincidenza, mancato carico per sovraffollamento)	7	
Comfort del servizio	8.1	Clima/riscaldamento	2	24
	8.2	Affollamento	16	
	8.3	Strumentazione di bordo (pulsante di chiamata, obliteratrice, ecc.)	6	
Pulizia e condizioni igieniche delle vetture	9.1	Pulizia esterna	0	2
	9.2	Pulizia interna (no sedile)	2	
	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	17	22
	12.2	Aspetto del personale di guida	1	
	12.3	Comportamento altro personale	4	
Rapporto istituzionale con l'utenza	13.1	Rapporto con Regione FVG	1	1
	13.2	Rapporto con le Aziende	0	
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	8
	16.2	Servizio	2	
	16.3	Titoli di viaggio	3	
	16.4	Varie	3	
Elogio	17.1	Comportamento dipendente	0	0
	17.2	Iniziativa aziendale	0	
Totale				188

SEGNALAZIONI:

ARGOMENTO		DETTAGLI ARGOMENTO		
Rete copertura oraria	1.1	Fermate (servizio)	7	23
	1.2	Copertura oraria	16	
Regolarità del servizio e puntualità mezzi	2.1	Anticipo alla partenza	6	68
	2.2	Ritardo di arrivo, a capolinea o fermata intermedia	16	
	2.3	Passaggio in anticipo	8	
	2.4	Mancato passaggio	24	
	2.5	Mancata effettuazione fermata/mancata apertura porte	12	
	2.6	Ritardo partenza dal capolinea	2	
Informazioni	3.1	Mancata/incompleta/errata informazione	8	23
	3.2	Orario palina non aggiornata	1	
	3.3	Funzionamento sistemi di informazione dinamica a terra	2	
	3.4	Funzionamento sistemi di informazione dinamica a bordo	2	
	3.5	Funzionamento sistemi telematici (per es. sistemi on line)	10	
Facilità d'uso del servizio	4.1	Disponibilità punti vendita	1	5
	4.2	Funzionamento emettitrici	4	
	4.3	Mancata emissione a bordo		
Infrastrutture di esercizio	5.1	Fermate (paline)	1	1
	5.2	Autostazioni/Biglietterie	0	
Sicurezza personale e patrimoniale del viaggiatore	6.1	Incidente	0	4
	6.2	Caduta	3	
	6.3	Aggressione	0	
	6.4	Furto/borseggio	0	
	6.5	Condotta di guida	1	
Affidabilità del servizio	7.1	Corsa mancante/interrotta	4	5
	7.2	Disservizio in linea (mancata coincidenza, mancato carico per sovraffollamento)	1	
Comfort del servizio	8.1	Clima/riscaldamento	1	11
	8.2	Affollamento	9	
	8.3	Strumentazione di bordo (pulsante di chiamata, oblitteratrice, ecc.)	1	
Pulizia e condizioni igieniche delle vetture	9.1	Pulizia esterna	0	2
	9.2	Pulizia interna (no sedile)	0	

	9.3	Pulizia sedili	2	
Servizi per viaggiatori con ridotta capacità motoria	10.1	Funzionamento pedana	1	2
	10.2	Avvisi sonori ipovedenti	1	
Integrazione modale	11.1	Coincidenza con autobus	1	3
	11.2	Coincidenza con treno/aereo	2	
	11.3	Trasporto bici	0	
Aspetti relazionali e comunicazione del personale	12.1	Comportamento personale di guida	15	17
	12.2	Aspetto del personale di guida	0	
	12.3	Comportamento altro personale	2	
Rapporto istituzionale con l'utenza	13.1	Rapporto con Regione FVG	0	0
	13.2	Rapporto con le Aziende	0	
Attenzione all'ambiente	14.1	Inquinamento	0	0
	14.2	Vetustà dei mezzi	0	
Rapporti tra utenti	15.1	Diverbio tra utenti	1	3
	15.2	Trasporto animali	0	
	15.3	Igiene e decoro	2	
Richiesta informazioni	16.1	Orario di linea	4	33
	16.2	Servizio	8	
	16.3	Titoli di viaggio	15	
	16.4	Varie	6	
Elogio	17.1	Comportamento dipendente	2	2
	17.2	Iniziativa aziendale	0	
Totale				202

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	255	D+E
	di cui		
	oggetti rinvenuti a bordo e consegnati direttamente dal personale	138	
B			
C	oggetti rinvenuti in seguito a richiesta del proprietario	116	
D	OGGETTI CONSEGNATI AL PROPRIETARIO	177	
E	OGGETTI CONSEGNATI ALLA POLIZIA MUNICIPALE	78	
F	TOTALE RICHIESTE REGistrate DA SEGRETERIA	285	G+H
	di cui		
G	esito positivo con consegna al proprietario	116	
H	esito negativo	169	

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.

Nel mese di febbraio 2021 TPLFVG ha indetto una gara per lo svolgimento delle indagini di Customer Satisfaction e di Mystery Client con l'obiettivo di raccogliere i dati sia a livello regionale che relativamente alle singole aziende consorziate per poter essere utilizzati nelle rispettive procedure di certificazione.

E' stato quindi incaricato l'istituto Demos Marketing International Srl.

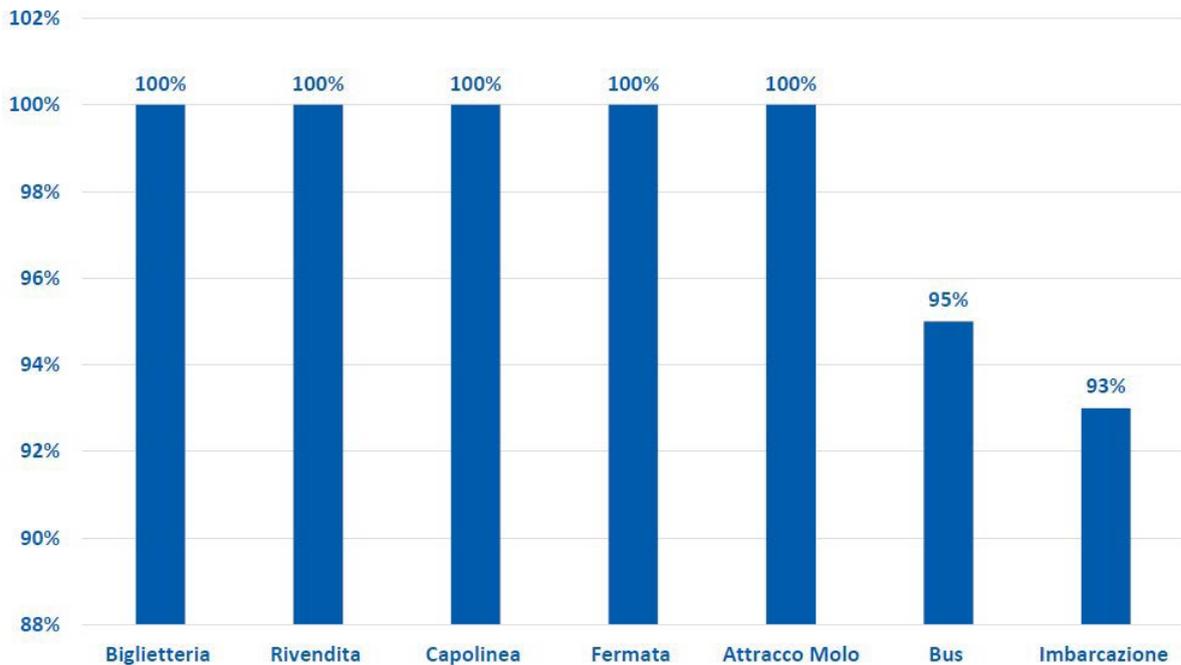
L'avvio di entrambe le indagini è stato ritardato rispetto al previsto per diversi fattori, non ultimo l'evolversi della situazione pandemica ha comportato una serie di problemi sia dal punto di vista logistico sia per quanto riguarda il "sentiment" degli utilizzatori del servizio di tpl oggetto di intervista.

Va segnalato che, essendo questa la prima esperienza di indagine regionale è servita soprattutto come "prova generale" per gli anni successivi, in quanto andranno rivisti e riconsiderati sia il lavoro propedeutico alle indagini con un maggiore raccordo fra le aziende e TPL FVG sia il vero e proprio metodo di indagine, rivedendo la scelta degli indicatori e, soprattutto per quanto attiene alla ICS, la scelta del campione da intervistare.

Riportiamo di seguito una sintesi dei dati emersi.

Indagine di Mystery Client TPL FVG estate 2021

Svolgimento luglio/agosto 2021 – Dopo una serie di analisi delle aziende il report consegnato a settembre è stato completamente rimodulato e riconsegnato a fine dicembre con l'esclusione di alcuni dati incongruenti o non pertinenti.



Biglietterie aziendali: conformità 100%

monitoraggio esterno (pulizia e assenza graffiti), monitoraggio interno (pulizia, informazioni, sportello), norme Covid, monitoraggio personale

Rivendite autorizzate: conformità 100%

Fermata urbana conformità 100%

Fermate extraurbana conformità 100%

Attracco moli conformità 100%

A bordo bus conformità 97%

Monitoraggio veicolo conformità 98%

(non conformità rilevate su funzionamento porte (2) e condizione temperatura (1))

Monitoraggio dispositivi di sicurezza conformità 100%

Norme anticovid conformità 98 %

(non conformità rilevate su funzionalità gel igienizzante)

Area conducente conformità 100%

Monitoraggio conducente 94%

(non conformità segnalate sulla visibilità del badge, su conversazioni con i viaggiatori, sull'uso della mascherina)

Monitoraggio safety/security conformità 93%

Cortesia del personale conformità 100%

Imbarcazione conformità 93%

Conformità 100% su monitoraggio attracco, stato dell'imbarcazione, cortesia del personale, monitoraggio informazioni generali, informazioni sulla sicurezza, norme anti covid

Uniche non conformità segnalate sono relative alla mancanza di badge e divisa aziendale da parte dell'equipaggio, a questo proposito per la stagione 2022 gli equipaggi saranno dotati di nuove divise sia con i loghi dell'armatore che di APT e TPLFVG.

Indagine di Customer Satisfaction TPLFVG inverno 2021/2022

La prima indagine di customer satisfaction di TPL FVG è stata condotta dall'Istituto Demos Marketing International e si è svolta tra i mesi di novembre e dicembre 2021. Per la consultazione dei dati si rimanda alla Carta Servizi TPLFVG 2022

Customer Satisfaction- APT GORIZIA Analisi Rilevazione invernale 2021/2022

L'indagine che fa riferimento al servizio invernale di APT 2021/2022 è stata effettuata secondo le modalità ed i criteri delle precedenti indagini svolte dalla società Quaeris .

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

- Misurare la customer satisfaction complessiva dei clienti per il servizio erogato
- Elaborare i dati con presentazione degli indici di customer satisfaction
- Fornire una mappa strategica riferita ai punti di forza e di debolezza, in cui sia evidenziato il posizionamento dei singoli fattori nei quadranti adottati
- Fornire un'indicazione puntuale sugli aspetti verso cui si riversano le aspettative della clientela per un miglioramento degli standard di qualità del servizio

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

È stata compiuta all'interno del periodo dell'orario invernale, attraverso la somministrazione di 654 interviste personali presso i seguenti luoghi: Autostazione di Grado, Autostazione di Trieste, Gorizia CIP (stazione FS), Gradisca viale Regina Elena, Monfalcone Fermata centro commerciale via Pocar, Monfalcone Fermata San Polo esterno ospedale, Monfalcone Fermata via Valentinis Gaslini, Monfalcone Piazza.

La relazione considera la performance di 19 driver, confrontati nel tempo e suddivisi per servizio urbano e servizio extraurbano. Tali driver concorrono alla definizione dell'indice di Customer Satisfaction (CSI).

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

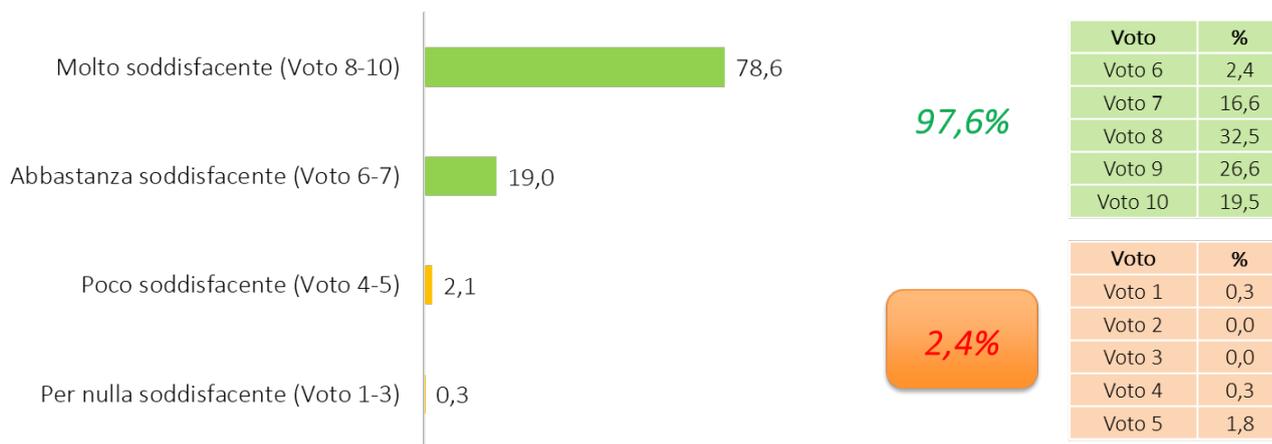
Di seguito indichiamo i punti più significativi dell'indagine

VALUTAZIONE GENERALE

Calcolata in base alla risposta ad una domanda diretta:

Secondo una scala che va da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente), come giudica complessivamente il servizio di trasporto erogato da APT Gorizia?

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.

	Interviste realizzate	Indice Sintetico di Soddisfazione			
		2018/19	2019/20	2020/21	2021/22
Complessivo	N = 654	91,3	91,4	87,3	86,1

Dall'esame dei valori dell'Indice Generale di Soddisfazione, emerge come esso sia superiore all'Indice Sintetico di Soddisfazione (CSI).

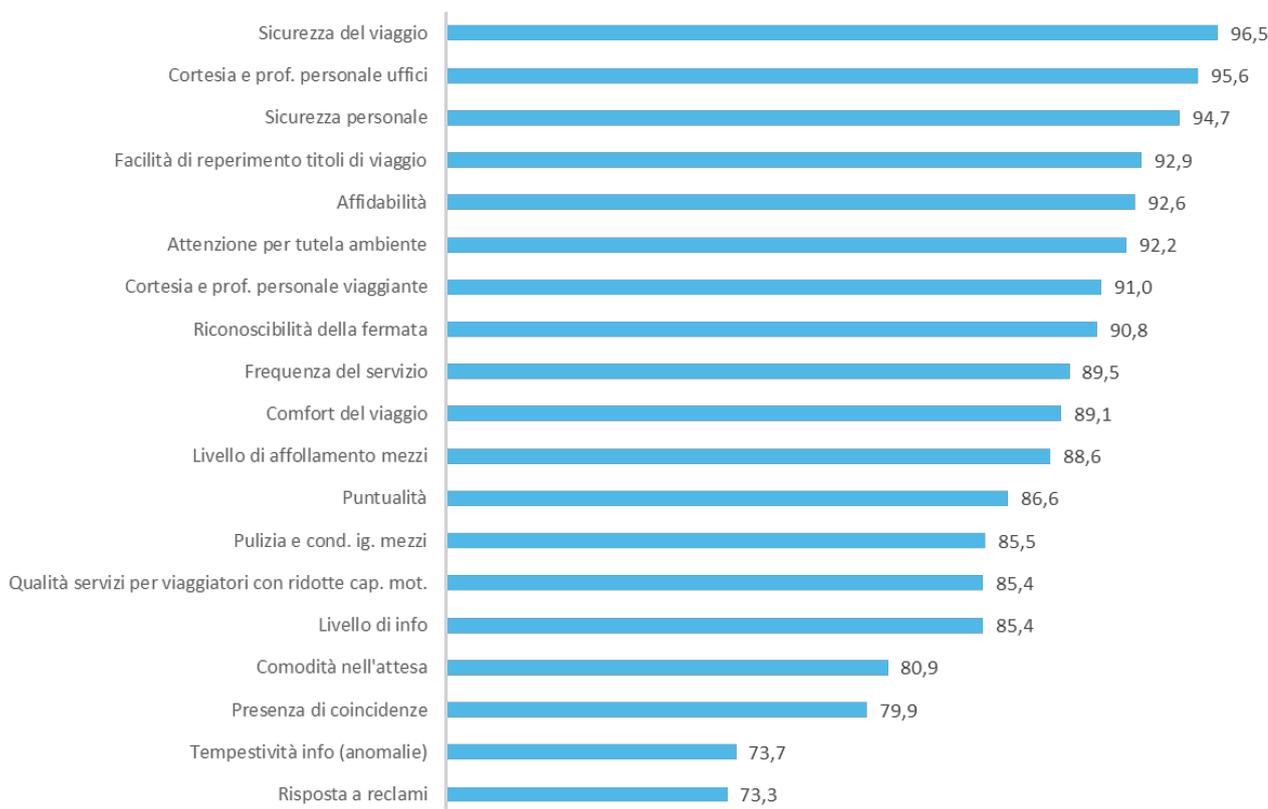
Ciò significa che l'immagine aziendale genera comunque valore aggiunto rispetto alle performance dirette di prodotto e servizio considerate.

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 96,5
- Cortesia e professionalità uffici 95,6
- Sicurezza personale 94,7
- Reperimento titoli di viaggio 92,9
- Affidabilità 92,6



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.

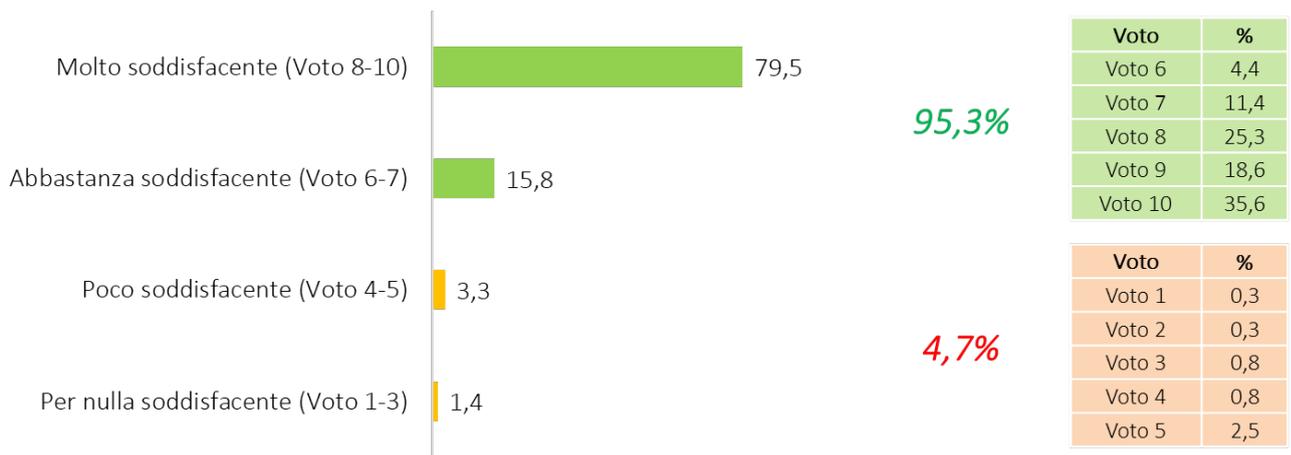
I fattori che presentano un alto indice di importanza sono:

- la sicurezza del viaggio intesa come mancanza di incidenti (9,76)
- la sicurezza personale intesa come il pericolo di furti e borseggi (9,69)
- puntualità (9,60)
- Tempestività di informazioni (9,49)
- l'affidabilità del servizio (9,49)

Nell'indagine sono stati anche approfonditi ulteriori aspetti:

EMERGENZA SANITARIA

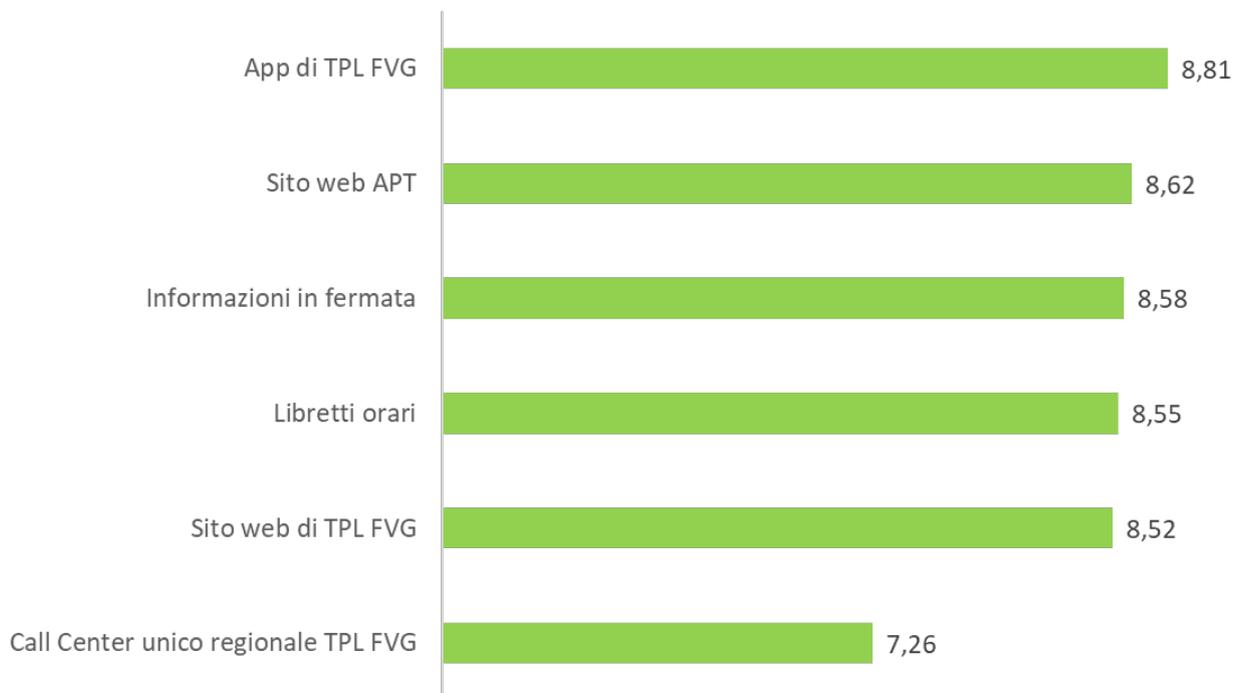
Domanda: Secondo una scala che va da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente), come giudica l'attenzione di APT per la tutela della salute del viaggiatore (misure di contrasto al COVID-19)?



INFORMAZIONI

Secondo una scala che va da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente) come giudica le informazioni sui servizi APT fornite attraverso i seguenti canali:

(MEDIE SU SCALA DA 1 A 10)



SISTEMI DI ACQUISTO ELETTRONICO

Secondo una scala che va da 1 (per nulla soddisfacente) a 10 (molto soddisfacente) come giudica la facilità d’uso dei sistemi di acquisto elettronico che ha utilizzato?

	Acquisto di titoli di viaggio tramite App TPL FVG	Acquisto di biglietti tramite il sito internet con la funzione Travel Planner	Acquisto di abbonamenti elettronici tramite il sito internet con la funzione webticketing	Convalida dei biglietti elettronici tramite QR Code
Molto soddisfacente (Voto 8-10)	94,1%	96,4%	100,0%	95,4%
Abbastanza soddisfacente (Voto 6-7)	4,1%	2,7%	0,0%	3,7%
Poco soddisfacente (Voto 4-5)	0,6%	0,0%	0,0%	0,9%
Per nulla soddisfacente (Voto 1-3)	1,2%	0,9%	0,0%	0,0%

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, collaborando con significative manifestazioni culturali, , 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 comunicazione dinamica sui bus aziendali.

Nel 2021 sono rimasti in circolazione ancora diversi mezzi con 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.

Fiore all'occhiello in questo ambito è il progetto avviato nel 2020 e tutt'ora in corso **#InViaggioConLaCultura**.

Anche durante il difficile periodo 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.

Dopo il bus dedicato al BIGLIETTO UNICO per i Musei di Gorizia, i 5 bus dell'ERPAC FVG, il bus extraurbano per il Mittelfest di seguito le collaborazioni avviate nel 2021:

GO2025 – per conto del Comune di Gorizia –

Un bus extraurbano dedicato a Nova Gorica – Gorizia Capitale della Cultura 2025.

Un appuntamento che caratterizzerà la vita culturale delle due città protagoniste ma anche di tutto il territorio circostante. Il bus è stato presentato in piazza della Vittoria a Gorizia e successivamente, in occasione dell'arrivo della tappa del Giro d'Italia, anche in piazza della Transalpina alla presenza di entrambi i Sindaci, per sottolineare l'unione delle due città.

Il retro del bus è stato in prima istanza dedicato alla presenza in città dell'importante manifestazione nazionale del Giro d'Italia che ha dato grande visibilità alla bellezza e alla particolarità del nostro territorio di confine e da ottobre fa viaggiare il Teatro comunale di Gorizia con la campagna "Si torna in scena", allargata anche a dei pendenti a bordo bus e al messaggio sul monitor di bordo per tutta la durata della stagione teatrale.

Giro d'Italia a Grado

Un retro bus dedicato all'altra città di tappa della nostra provincia.

Castello e parco di Miramare – per conto di Promoturismo

Il Museo del Castello di Miramare in viaggio sulle ruote di un bus, grazie a una positiva sinergia tra istituzioni, Museo del Castello di Miramare, Promoturismo FVG e APT Gorizia: sulle linee regionali principali coperte da APT dal mese di gennaio 2021 un bus “vestito” con l'immagine e i vessilli del Castello ne promuove il fascino e la bellezza.

Mittelfest 2021

APT ha confermato anche nel 2021 la collaborazione con Mittelfest tramite un bus extraurbano dedicato al tema del trentennale “Eredi”.

Il nostro bus, presentato durante uno dei primi eventi collaterali della rassegna già da inizio giugno, ha portato “Eredi” in viaggio sulle strade regionali, promuovendo il festival.

#TURESTA inFVG – visita la tua Regione – per conto di Promoturismo

1 bus extraurbano a decorazione integrale ed un retro urbano dedicati alla campagna per promuovere il turismo nella regione FVG indirizzata ai residenti. La campagna a livello regionale prevedeva la vestizione di bus con immagini di città diverse da quella in cui mezzi promuovevano il servizio, i nostri bus infatti sono dedicati ad Aquileia e Porde- none, mentre ad esempio i Castello di Gorizia viaggia sui bus di Trieste.

Vis a Vi Dance Festival – per conto di Artisti Associati

Un retro urbano ed uno extraurbano dedicati al festival della danza transfrontaliero che ha animato Gorizia e Nova Gorica a fine ottobre 2021

Audiobus, le strade della città come teatro

Per la prima volta anche Gorizia è diventata tappa di Audiobus, le strade della città come teatro.

Il progetto proposto da Zeroidee rientra perfettamente nel progetto avviato da APT “In viaggio con la cultura” per promuovere, tramite il bus, le attività e le sedi della cultura sul territorio.

I passeggeri della corsa speciale, indossate le cuffie, si sono lasciati trascinare dalla voce narrante in un viaggio fantastico, in bilico fra reale e surreale, dove arte e spazio pubblico si contaminano. Un viaggio capace di mostrare la città sotto un'altra luce.

Collaborazione con DelTa Delfini e tartarughe

Si è rinnovata anche nel 2021 la collaborazione tra APT e l'associazione DelTa per un comune obiettivo: sensibilizzare i più giovani (e non solo) sulle caratteristiche e problematiche del sistema marino e delle specie presenti nell'Adriatico.

A bordo della linea marittima Trieste-Grado, turisti e cittadini hanno avuto la possibilità di partecipare attivamente alle attività proposte da DelTa. Grazie all'applicazione “avvistAPP” e binocoli messi a disposizione dall'associazione, i passeggeri hanno potuto segnalare la presenza di cetacei, tartarughe marine, meduse e altre specie aliene.

Inoltre, si sono potuti confrontare su tematiche in materia di ambiente marino con i volontari dell'organizzazione, presenti a bordo una volta alla settimana.

Nell'estate 2021 DelTa è stata selezionata per il “Mediterranean Action Day 2021”, organizzato da MIO-ECSDE con il supporto del programma LIFE europeo, per promuovere il suo nuovo progetto: “Ocean Influencers”.

L'obiettivo di questo progetto è sviluppare dei contenuti multimediali da diffondere sulle principali piattaforme social (TikTok, Facebook, Instagram, Twitter) al fine di sensibilizzare in particolar modo gli adolescenti sull'influenza che noi umani abbiamo sul mare, e viceversa (“Ocean Literacy”).

Per realizzare questo progetto, un gruppo di ragazzi (con un'età compresa tra i 16 e i 25 anni), selezionati e preventivamente formati, si è impegnato ad intervistare la cittadinanza durante particolari eventi (quali Barcolana, Trieste Next, ecc.), APT, condividendo l'obiettivo formativo del progetto, si è resa fin da subito disponibile ad accogliere a bordo di Adriatica a fine stagione, alcuni di questi operatori volontari, dando loro la possibilità di effettuare delle interviste della durata di qualche minuto, ai passeggeri disponibili. Le domande si sono focalizzate su quattro argomenti specifici: pesca, specie aliene, distruzione del fondale marino e detriti marini (“marine litter”).

TITOLI DI VIAGGIO

ANALISI DELLE VENDITE

L'anno 2021 è stato caratterizzato dal perdurare della situazione di emergenza sanitaria legata al **COVID-19** iniziata nel corso del 2020, che ha segnato e condizionato in modo evidente l'intero mondo del trasporto pubblico in tutto il territorio italiano. Le regole di fruizione dei mezzi sono state vincolate tassativamente dal possesso della certificazione verde, che vedeva protagonisti sia gli utenti per poter accedere a bordo mezzo, che il personale aziendale nello svolgimento delle proprie mansioni all'interno delle strutture aziendali. L'obbligo del Green Pass ha influenzato in maniera significativa l'accesso ai servizi sia urbani che extraurbani, infatti essendo un requisito necessario molti lavoratori e le famiglie degli studenti hanno optato per l'utilizzo di mezzi propri.

Altri aspetti da tenere in considerazione sono la riduzione dei posti fruibili a bordo mezzo, condizione questa dettata dalle regole del distanziamento, il perdurare dello smart working per quel che riguarda una fascia dei lavoratori che utilizzano il servizio di trasporto pubblico e la Dad, che anche nel corso dell'anno scolastico 2021/2022 ha riguardato molti studenti.

Data la complessità del periodo si procede ad una disamina specifica dei dati relativi ai titoli di viaggio, prendendo in esame i singoli servizi offerti da APT.

Servizio extraurbano

Il settore extraurbano chiude il 2021 registrando uno scostamento percentuale pari a:

- **numero passeggeri trasportati -7,07 per cento**
- **introiti da traffico -1,30 per cento**
- **quantità di titoli -4,71 per cento**

Nella comparazione dei dati tra il 2020 ed il 2021, nel dettaglio del numero di titoli venduti, i biglietti hanno subito un lieve calo rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli di corsa semplice pari a 194.287 unità** contro i 203.202 del 2020. Anche gli abbonamenti rispetto all'esercizio precedente hanno registrato un **decremento del -9,21 per cento nella totalità delle tipologie vendute**.

I titoli quindicinali e mensili hanno registrato un calo medio **del -8,46 per cento, per quel che riguarda il numero di abbonamenti sottoscritti, del -8,45 per cento sui passeggeri trasportati e del -9,52 per cento per quel che concerne relativi introiti**. I valori indicati sono stati ricavati considerando la media tra le varie tipologie di prodotti offerti.

I titoli annuali **hanno registrato un numero di sottoscrizioni pari 4.470 contro i 4.565 dell'anno precedente**, i dati rilevati tengono in considerazione tre tipologie di rinnovi plurimensili:

- **n. 26 annuali ordinari**, validi per 12 mese consecutivi;
- **n. 3.440 annuali studenti**, con validità fissa a 10 mesi da settembre a giugno o da ottobre a luglio, che contengono sia i titoli scolastici base che gli scolastici riservati ai residenti in FVG, che vedono un abbattimento tariffario del 50% rispetto alla tariffa base;
- **n. 1.004 annuali categorie protette**, rilasciati a fronte del possesso di determinate requisiti di invalidità e reddito, autorizzati dalla Regione ed emessi presso le nostre biglietterie CORE e attraverso la collaborazione con l'ANMIC.

Servizio urbano

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

- **numero passeggeri trasportati -5,54 per cento**
- **introiti da traffico +18,92 per cento**
- **quantità di titoli +14,74 per cento**

Nella comparazione dei dati tra il 2020 e il 2021, nel dettaglio del numero di titoli venduti, i biglietti hanno rilevato un aumento rispetto all'esercizio precedente con un numero totale di **titoli tra corsa singola, due tratte e giornaliero pari a 284.826 unità** contro i 247.506 del 2020. Gli abbonamenti invece rispetto all'esercizio precedente hanno registrato un **incremento del 1,12 per cento per cento nella totalità delle tipologie vendute**.

I titoli quindicinali e mensili hanno registrato un aumento medio elevato su tutti i parametri considerati, il numero di abbonamenti sottoscritti e conseguentemente su incassi e trasportati. Il maggior incremento è riscontrabile sui rinnovi quindicinali, in particolare nelle aree di Gorizia e Monfalcone rispettivamente quale principale polo scolastico ed industriale, che trova giustificazione nell'incertezza da parte degli utenti nel fruire i servizi offerti, generata dal protrarsi dell'emergenza sanitaria.

I titoli annuali **hanno registrato un numero di sottoscrizioni pari 1.295 contro i 1.276 dell'anno precedente**, i dati rilevati tengono in considerazione tre tipologie di rinnovi plurimensili:

- **n. 14 annuali ordinari**, validi per 12 mese consecutivi;
- **n. 622 annuali studenti**, con validità fissa a 10 mesi da settembre a giugno o da ottobre a luglio, che contengono sia i titoli scolastici base che gli scolastici riservati ai residenti in FVG, che vedono un abbattimento tariffario del 50% rispetto alla tariffa base;
- **n. 659 annuali categorie protette**, rilasciati a fronte del possesso di determinate requisiti di invalidità e reddito, autorizzati dalla Regione ed emessi presso le nostre biglietterie CORE e attraverso la collaborazione con l'ANMIC.

Abbonamenti annuali

Per la **campagna abbonamenti annuali scolastici 2021/2022** è stato riconfermato da parte della Regione FVG il titolo di viaggio agevolato sperimentale denominato "Abbonamento Scolastico Residenti FVG", mantenendo l'abbattimento tariffario del **50 per cento** rispetto al valore base dell'abbonamento annuale scolastico che, nonostante il perdurare dell'emergenza sanitaria dovuta al **COVID-19**, ha riscontrato un alto gradimento da parte delle famiglie.

Questo titolo di viaggio è stato istituito per agevolare gli studenti iscritti alle scuole dell'obbligo, superiori, università o istituti superiori equiparati, con residenza in regione. Anche per questo anno scolastico l'offerta dei titoli oggetto dell'agevolazione per coprire del tutto o in parte il tragitto casa-scuola, ha riguardato oltre che le consuete tratte extraurbane, anche il servizio urbano sia linea che rete cittadina e gli abbonamenti misti che implicano la fruizione di entrambi i servizi offerti.

Come per gli anni scolastici 2019/2020 e 2020/2021, anche per il 2021/2022 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. Anche per quest'anno, APT, al fine di agevolare l'utenza, ha allestito presso la propria sala culturale, un centro assistenza alla clientela con ampia copertura d'orario. Per la prima volta è stato istituito il servizio clienti su prenotazione, con appuntamenti fissati attraverso un portale dedicato sul sito internet aziendale. Questa novità ha reso molto più agevole e sicuro l'accesso del pubblico alla struttura ed ha facilitato il lavoro degli operatori preposti.

La campagna si è conclusa con un totale delle sottoscrizioni che si attesta **sui 4.062 titoli venduti** contro 3.875 dell'esercizio precedente.

tipologia prodotto	10mesi	Residenti	totale
abbonamento extraurbano	11	3.429	3.440
abbonamento urbano	3	619	622

Gli **annuali ordinari**, nel 2021 hanno registrato **un decremento nella loro totalità e nello specifico pari al -25,71 per cento nel servizio extraurbano e del -33,33 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 registrando un **totale introiti di circa 7.584 euro contro i 16.700 euro del 2020 con uno scostamento medio del -53,77 per cento**. Tale minor incasso trova in parte ancora giustificazione nelle restrizioni dettate dall'emergenza sanitaria, che andando a colpire più frequentemente anziani e soggetti fragili maggiormente a rischio, hanno costretto molti degli 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, che nel corso del 2020 era stato interrotto a seguito della chiusura dei confini tra Italia e Slovenia nei due periodi più critici della pandemia, è stato sospeso per tutto il 2021.

Nel 2022 è prevista la stipula del nuovo contratto con la NOMAGO e il conseguente riattivazione del collegamento. la principale novità introdotto è legata alla rete di vendita, che sarà così strutturata:

- **a terra presso le rivendite automatizzate;**
- **a bordo attraverso un apposito palmare**, a disposizione del personale viaggiante, che consentirà la vendita a richiesta dei titoli, superando così l'emissione del tipografico a strappo;
- **da mobile utilizzando la App dedicata di TPL FVG.**

Linea marittima

La stagione estiva 2021 della linea marittima, che vede sempre attivo il collegamento Trieste – Grado, è caratterizzata da alcune novità:

- **il subentro del nuovo gestore**, nella figura del consorzio Vidali Group, aggiudicatario della gara indetta per l'affidamento del servizio di linea marittima per l'intera durata del Contratto di Servizio di trasporto pubblico locale;
- **l'avvio della nuova linea sperimentale Lignano – Grado**, cofinanziata dal programma Interreg Italia – Croazia, che collega le due località navigando attraverso i canali della laguna.

Il **servizio marittimo Trieste – Grado**, svolto con la motonave Adriatica, ha preso il via il 15/06/2021, mentre il termine, la cui data era stata fissata al 07/09/2021, considerate le favorevoli condizioni atmosferiche del periodo e l'affluenza turistica, è stato poi posticipato al 03/10/2021.

La stagione è stata svolta con una cadenza di 6 corse giorno, 3 partenze/arrivi da/per Trieste-Grado.

Il **servizio marittimo Lignano – Grado**, svolto con la motonave Scirè è iniziato il 10/07/2021, con 4 corse giorno 2 partenze/arrivi da/per Lignano-Grado, ed è terminato il 03/10/2021.

Su entrambe le linee, visto l'alto gradimento dell'utilizzo del mezzo a due ruote riscontrato tra i fruitori del transfer via mare contro il numero limitato di stalli bici, dal 2021 è stato attivato un servizio di prenotazione per l'imbarco delle biciclette al fine di evitare disagi al momento della salita a bordo.

Nella stagione estiva 2021, la rete di vendita solitamente limitata al bordo, si è così ampliata:

- **a terra presso le biglietterie automatizzate**, acquisto limitato ai biglietti corsa singola, andata/ritorno e bici;
- **a bordo tramite i consueti biglietti a strappo**, acquisto di tutte le tipologie di biglietti e abbonamenti pluricorsa;
- **da mobile utilizzando la App dedicata di TPL FVG**, acquisto limitato ai soli biglietti corsa singola e bici.

Procedendo con la disamina per singola linea, sulla **Trieste – Grado** sono stati rilevati **19.633 passeggeri trasportati paganti con un incremento pari al 77 per cento rispetto al 2020**. Il dato è stato sicuramente influenzato dal miglioramento della situazione pandemica durante la stagione estiva, che ha indotto molte persone a riprendere gli spostamenti per scopi turistici e dal ripristino delle 6 corse giorno, che nel 2020 erano state portate a 4 oltre che il prolungamento del servizio con 102 giornate 2021 contro le 56 della stagione precedente. Da evidenziare inoltre un sensibile aumento per quel che riguarda la vendita dei **biglietti bici pari a 2.606 contro i 1.004 del 2020**.

La **Lignano – Grado** in questo suo esordio fa rilevare invece dei dati modesti con **2.577 passeggeri trasportati paganti ed un totale ricavi di € 15.587,14**. Da segnalare però un ottimo riscontro dell'utilizzo di questa tratta dai turisti muniti di bici, che una volta sbarcati a Grado hanno la possibilità di proseguire il loro viaggio sulle piste ciclabili che collegano la località balneare all'entroterra. I biglietti staccati di questa tipologia sono stati **1.079**.

Nella sua globalità il servizio Marittimo ha registrato un numero dei passeggeri si attesta **sulle 22.210** unità con degli introiti totali pari ad **€ 169.046**.

Viene presa in considerazione anche la rilevazione dei trasportati per singola giornata. Sulla tratta **Trieste-Grado** a differenza del 2020, in cui il maggior afflusso di passeggeri si registrava nella giornata del mercoledì, in questa stagione estiva è **il martedì quella con la maggior affluenza contando 2.840 trasportati**, mentre il venerdì continua ad essere di fatto il giorno con minor presenza di passeggeri.

Sulla motonave che svolge il servizio Lignano – Grado è il mercoledì la giornata con maggior numero di passeggeri con un totale stagionale di 520 unità.

Una menzione merita anche la riconferma, della collaborazione instaurata con l'Associazione DelTa - Delfini e tartarughe nell'Alto Adriatico. Questa partnership prevede a bordo della motonave Adriatica, con cadenza settimanale, 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 2021 la rete di vendita non ha subito importanti defezioni legate alla situazione pandemica, è sempre stato garantito il numero minimo di almeno una rivendita per comune servito ed è assicurata la copertura nelle UTI (Unione Territoriale Intercomunale) che vede coinvolta la provincia di Gorizia. In generale il numero di **punti vendita attivi sul territorio di pertinenza dell'unità di gestione goriziana è di 147 unità**, strutturate come di seguito:

- **n. 1 punto vendita CORE PLUS** sito nella sede amministrativa di APT presso l'ufficio titoli di viaggio, dove è prevista la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio, la gestione delle anagrafiche abbonati con stampa immediata delle tessere d'identità su supporto plastificato e con la possibilità di emettere titoli di viaggio con fattura avente pagamento differito;
- **n. 3 punti vendita CORE1** ovvero gli sportelli dedicati la cui attività prevalente è la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio. Gestiscono in autonomia le anagrafiche abbonati e provvedono alla stampa delle tessere d'identità su supporto plastificato. Si tratta di strutture con ampia apertura al pubblico, con personale qualificato che fornisce supporto alla clientela quale incasso sanzioni, raccolta riscorsi avversi ad illeciti amministrativi, raccolta suggerimenti/reclami, promozione del servizio offerto ed informazioni di carattere più generale;
- **n. 3 punti vendita CORE2** ovvero gli sportelli dedicati la cui attività prevalente è la vendita di tutte le tipologie di titoli di viaggio. Gestiscono in autonomia le anagrafiche abbonati e provvedono alla raccolta delle autocertificazioni da inoltrare alla sede amministrativa. Si tratta di strutture con ampia apertura al pubblico e con personale qualificato che fornisce supporto alla clientela quale incasso sanzioni, raccolta riscorsi avversi illeciti amministrativi, raccolta suggerimenti/reclami, promozione del servizio offerto ed informazioni di carattere più generale;
- **n. 23 punti vendita ACTIVE** ovvero le 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 dell'attività svolta. Gestiscono in autonomia le anagrafiche abbonati e provvedono alla raccolta delle autocertificazioni da inoltrare alla sede amministrativa;
- **n. 107 punti vendita BASIC** ovvero le rivendite di giornali, tabacchi, bar o altro nelle quali la vendita dei **solli biglietti tipografici** risulta essere un servizio accessorio rispetto alla natura stessa dell'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;
- **n. 10 emettitrici automatiche** installate in aree ad alta frequentazione di passeggeri, attive h24 in grado di garantire la vendita dei **solli biglietti di corsa semplice e urbani**, anche in orari di chiusura al pubblico degli altri esercizi annoverati nella nostra rete di vendita.

Biglietterie CORE

Anche dopo l'avvio del consorzio, nel 2021 si 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, a seguito dell'aggiudicazione della "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", conferma Compagnia dei Servizi Soc. Coop. (CDS) suo fidato partner.

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 2021 si è mantenuta 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, osservano i seguenti orari:

- **Biglietteria di Gorizia**, continuato dal lunedì al sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00
- **Biglietteria di Monfalcone**, continuato dal lunedì al sabato dalle ore 7.00 alle ore 19.00
- **Biglietteria di Grado**, continuato dal lunedì al 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 punto di riferimento, 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, resta attiva 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 nei giorni feriali ed in formula ridotta nelle domeniche e festivi.

Nel gruppo CORE si contano anche gli sportelli dell'ANMIC (Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi Civili) di Monfalcone e Gorizia, che per i propri tesserati si fanno parte attiva nella gestione documentale delle pratiche per il rilascio degli abbonamenti in art. 34 e contestualmente svolgono un compito di biglietteria, fornendo assistenza, informazioni, raccogliendo le richieste di tessere d'identità TPL e stampando/incassando il controvalore dei titoli agevolati emessi per conto degli associati.

Rivendite ACTIVE

Il rapporto contrattuale con le rivendite ACTIVE è gestito direttamente da APT, nella convenzione stipulata tra le parti è specificato che l'aggiudicatario della gara di TPL gomma è TPL FVG S.c.a.r.l. e che la rete di vendita continua a essere gestita dalle singole aziende che operano sul territorio.

L'elenco aggiornato è disponibile sul sito internet www.tplfvg.it.

La vendita di titoli di viaggio viene effettuata prioritariamente e quasi totalmente attraverso il sistema automatizzato della stampa a richiesta. Ad ogni modo, per garantire continuità di vendita in caso malfunzionamento hardware o software, ad ognuna di esse viene assegnato comunque un carico di titoli di viaggio tipografici in conto deposito, rendicontato, come per le altre attività, a chiusura d'anno o per cessata attività della rivendita.

La gestione di questo tipo di rivendita è affidata a Compagnia dei Servizi Soc. Coop. (CDS), secondo quanto riportato nel contratto di fornitura del servizio con APT a seguito dell'aggiudicazione della *"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"*.

Per la parte di assistenza tecnica da remoto e on site, CDS, così come definito in gara, è parte attiva nel garantire gli interventi di ordinaria manutenzione sia hardware che software, nonché l'approvvigionamento del materiale di consumo. In caso di malfunzionamento del gestionale di vendita o per altre problematiche più complesse legate al settore commerciale, risponde l'ufficio titoli di viaggio, mentre per la sostituzione o la riparazione del PC o della stampante, risponde sempre APT nella figura del responsabile IT.

Per quanto riguarda la parte economica, il flusso delle vendite viene trasmesso settimanalmente da APT. CDS procede con la verifica di congruità del report trasmesso dall'ufficio titoli, comparandolo con le chiusure giornaliere inoltrate dal rivenditore. Il pagamento delle spettanze viene effettuato a mezzo RID bancario, il cui valore viene iscritto al netto dell'aggio riconosciuto contrattualmente all'esercente.

Rivendite BASIC

Per rivendite BASIC si intendono gli esercizi commerciali (edicole, tabaccai, negozi) che, in via residuale rispetto alla loro attività, forniscono il servizio di vendita di **titoli di viaggio esclusivamente in formato tipografico**.

L'elenco aggiornato è disponibile sul sito internet www.tplfvg.it.

La gestione di questo tipo di rivendita è affidata a Compagnia dei Servizi Soc. Coop. (CDS), secondo quanto riportato nel contratto di fornitura del servizio con APT a seguito dell'aggiudicazione della *"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"*.

CDS evade le richieste di approvvigionamento dei biglietti da parte delle rivendite, riconfermando la consolidata procedura di fornitura titoli mediante contatto telefonico.

Per quanto riguarda il flusso mensile, CDS risponde alle necessità espresse dalle rivendite reintegrando il fondo in dotazione o fornendo i biglietti richiesti. Per garantire maggior sicurezza agli addetti che operano sul territorio, è stato introdotto il pagamento a mezzo RID bancario, il cui valore viene iscritto al netto dell'aggio riconosciuto contrattualmente all'esercente.

In fase di chiusura d'anno o per cessata attività della rivendita, CDS verifica la quantità residua di ogni tipologia di titoli rispetto al carico in conto deposito, qualora assegnato, ed incassa il venduto al netto dell'aggio. In caso di insolvenza esegue le operazioni di recupero titoli, trasmettendo ad APT le informazioni necessarie per la decadenza della qualifica, la risoluzione della convenzione in essere e trasferisce il credito insoluto.

I dati inerenti alla movimentazione dei titoli di viaggio (consegna, vendita, reso) vengono elaborati giornalmente da CDS su un'apposita sessione del software gestionale MERCURIO. Mensilmente l'ufficio titoli procede con le opportune verifiche di congruità, tra i documenti evasi da CDS e l'accredito bancario delle vendite. La documentazione rilasciata dalla società che gestisce, per conto di APT, il servizio di prevendita, costituisce già documentazione fiscale ai fini IVA.

Emettitrici

Nel corso degli anni APT ha installato diverse emettitrici automatiche nelle fermate di interscambio e ad alta frequentazione, al fine di garantire una copertura del servizio 24 ore su 24, anche nelle fasce orarie non garantite dai punti vendita presidiati. Questi apparati permettono l'acquisto dei biglietti di corsa semplice e urbani, consentendo di operare tramite un touch screen multilingue e offrendo la possibilità del pagamento o in contanti (moneta e banconote) o con carta di credito, compresa la tecnologia c-less.

Nel 2021 il parco macchine è stato ulteriormente implementato con 2 emettitrici di nuova generazione, puntando sempre sui centri di interscambio con maggior affluenza.

Le attuali emettitrici sono posizionate nelle seguenti zone:

- 1. Ronchi dei Legionari – all'interno dell'Aeroporto FVG presso la zona arrivi**
- 2. Ronchi dei Legionari – all'esterno dell'Aeroporto FVG (polo intermodale) presso le corsie di partenza dei bus**
- 3. Monfalcone – fermata di Piazza Unità (lato Duomo)**
- 4. Monfalcone – fermata San Polo interno (Ospedale)**
- 5. Monfalcone – fermata Gaslini (polo interscambio direzione centro)**
- 6. Gorizia – esterno Stazione Ferroviaria (lato Centro Intermodale Passeggeri)**
- 7. Gorizia – capolinea della Stazione Transalpina**
- 8. Grado – esterno Autostazione**
- 9. Gradisca d'Isonzo – fermata Viale Regina Elena (adiacente le pensiline, lato giardini direzione Monfalcone)**
- 10. Trieste – interno Autostazione**

La gestione di questi punti vendita è affidata a Compagnia dei Servizi Soc. Coop. (CDS), secondo quanto riportato nel contratto di fornitura del servizio con APT a seguito dell'aggiudicazione della *"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"*.

CDS garantisce gli interventi di ordinaria manutenzione della parte hardware, l'approvvigionamento del materiale di consumo, la gestione dei rendiresto ed il prelievo degli incassi. La cooperativa inoltre procede con lo scassetto mensile, il conteggio dei contanti e provvede al successivo accredito delle dovute spettanze ad APT, onnicomprensive degli storni registrati dalle macchine.

Per il 2022 l'azienda ha in programma di installare nuovi apparati presso i CIMR di competenza territoriale, dando seguito per esempio al progetto legato al polo intermodale presso la stazione FFSS di Cormons.

La presenza di queste erogatrici automatiche in punti così strategici amplia le possibilità di munirsi di regolare titolo di viaggio, abbattendo il rischio di evasione. La loro collocazione è da considerarsi un utile supporto soprattutto per la clientela proveniente da fuori regione o dall'estero, offrendo un'operatività che facilita l'acquisto dei prodotti offerti.

L'idea per il futuro è di mettere in uso degli apparati, non solo abilitati 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 la clientela. 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.

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

E-commerce e vendite mobile

La vendita online, sempre apprezzata dagli utenti grazie anche alla scontistica del 5%, ha registrato un incremento rispetto al 2020, in quanto garantisce la possibilità d'acquisto direttamente da casa, senza dover obbligatoriamente rivolgersi ad un punto di vendita fisico, spesso condizionato dalle regole dettate dalla normativa in materia di contenimento dell'emergenza sanitaria legata al COVID-19.

TABELLA I

NUMERO SOTTOSCRIZIONI ABBONAMENTI ON-LINE

	TOTALE	SOLO TDV ORD	ANN.STUD.
2020	1.294	1.066	228 *
2021	2.304	1.103	1.201
	78,05%	3,47%	426,75%

* dal 11 giugno 2020 la piattaforma di e-commerce è passata ad ARRIVA Udine quale gestore unico per il consorzio TPL

Il considerevole aumento dei rinnovi web è in parte connesso al fatto che il 2020 è stato fortemente condizionato dalla fruibilità dei voucher rilasciati agli aventi diritto, a fronte dell'impossibilità di utilizzare i mezzi del TPL durante il periodo di lockdown e di DAD. Per motivi fiscali la spendibilità dei voucher era vincolata all'azienda che aveva originariamente emesso il titolo oggetto del rimborso, e per tanto la piattaforma di WebTicketing era stata esclusa proprio perché gestita da un unico soggetto per tutto il consorzio, mentre originariamente i siti di e-commerce attivi erano uno per azienda.

Con l'avvio del consorzio TPL FVG sono state confermate e consolidate le altre forme di vendita mobile, che al momento sono rappresentate dai seguenti canali virtuali:

- **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 restano attivi gli appositi QR Code identificativi del mezzo su cui sono stati installati e 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.

A conclusione ci si auspica che il 2022 sia l'anno del ritorno alla normalità e della ripresa economica e sociale dopo questo periodo di profonda crisi che il nostro paese sta attraversando.

Le novità su cui le aziende potranno sicuramente puntare per risollevarsi da questo periodo negativo, sono le modifiche al piano tariffario che verranno introdotte nell'arco dell'anno in corso, tra cui:

- **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 e abbonamenti a tariffa più conveniente rispetto l'attuale piano tariffario, utilizzabili sull'intero territorio;
- **le integrazioni ferro-gomma** che verranno applicate su predeterminate tratte, tra le maggiori stazioni ferroviarie del territorio e le località tariffarie lungo le direttrici delle linee extraurbane di primo livello, oltre che al titolo di prosecuzione ferro-gomma urbano, contraddistinto dalle consuete caratteristiche/scontistiche dei titoli misti già venduti dal consorzio.

In un'ottica di incremento delle vendite e di studio delle performance aziendali, si può puntare inoltre su altri aspetti attuabili sia dalle singole aziende che su scala regionale. Tra queste attività possono trovare attuazione:

- **una campagna mirata alla lotta all'evasione** a bordo dei mezzi, rafforzando e puntando su una pianificazione precisa, efficiente ed efficace dell'attività di verifica;
- **studiare una più attenta e puntuale campagna di promozione del TPL;**
- **sviluppare ulteriori sistemi di bigliettazione innovativi** che siano più vicini alle esigenze dell'utenza;

- **costruire nuove sinergie con gli Enti locali** per venire in contro alle esigenze delle categorie protette, delle famiglie, degli anziani e dei residenti in aree periferiche o svantaggiate;
- **progettare servizi ed introdurre agevolazioni con enti legati al turismo e alla promozione del territorio**, per incentivare l'uso del servizio di TPL con tariffe studiate ad hoc in occasione di grandi eventi, fiere e manifestazioni. Per quanto riguarda APT un'ottima occasione sarà l'obiettivo 2025, che vedrà protagonista Gorizia assieme a Nova Gorica quali capitali europee della cultura.

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.

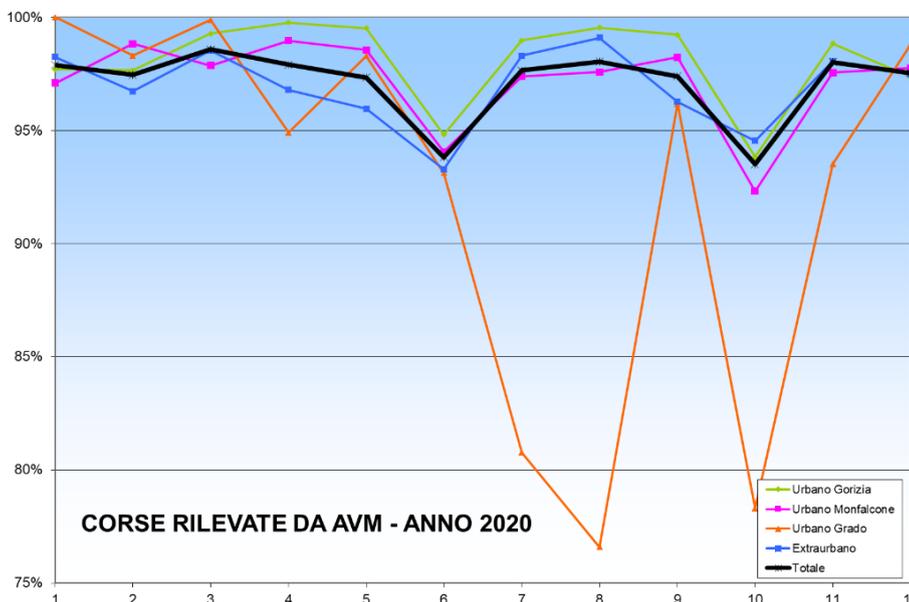


INFORMATIZZAZIONE DELL'AUTOBUS

Il processo di informatizzazione dell'autobus ha avuto avvio nel 2005 ed è tutt'ora in corso mediante il miglioramento delle caratteristiche dei sistemi di bordo per incrementarne prestazioni ed affidabilità e 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 a disporre di maggiori informazioni relative alla domanda soddisfatta, sistemi contapasseggeri, ad incrementare la sicurezza percepita a bordo, sistemi di videosorveglianza, e ad incrementare le informazioni in tempo reale all'utenza tramite paline elettroniche e monitor di fermata, monitor e display di bordo, con particolare attenzione all'utenza appartenente alla cosiddetta fascia debole, sistemi di ausilio alle persone ipovedenti e i sistemi di annuncio vocale di prossima fermata. Si riportano i principali dettagli caratteristici del 2021.

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" ed un suo ulteriore perfezionamento avviato nel 2021 con rilascio di una nuova versione nei primi mesi del 2022, l'aumento del parco scorte AVM, l'installazione delle flash card sui terminali di bordo, il monitoraggio e la manutenzione continuo del corretto funzionamento dei dispositivi di bordo e dei software di rilevazione, insieme all'istruzione continua al personale viaggiante, hanno permesso nel corso degli anni di aumentare progressivamente la percentuale di corse rilevate automaticamente mediante sistema AVM giungendo al 97% circa.

Il dato del 2021 risulta in continuità con quelli registrati gli anni precedenti, ed in parte risulta influenzato negativamente dalla presenza dei servizi di potenziamento svolti dagli operatori NCC esterni per i quali, non essendo dotati di strumentazione di rilevazione, non risulta possibile rilevare da sistema AVM le corse.



Nel 2021, al netto delle corse di potenziamento affidate ad operatori NCC e delle corse temporaneamente soppresse per indisponibilità di conducenti a seguito dell'introduzione dell'obbligo di possesso del Green Pass per tutti i lavoratori a far data dal 15 ottobre 2021, è stato rilevato automaticamente mediante sistema AVM il XX,YY% delle corse programmate. Più dettagliatamente:

- Urbano Gorizia: 98,0%;
- Urbano Monfalcone: 97,2%
- Urbano Grado: 92 %;
- Extraurbano: 96,9 %.
- Totale 97,1%

Nel corso del 2021 è proseguito il progetto di revisione degli orari su determinate linee mediante l'utilizzo dei dati del sistema AVM. 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.

Nel 2021, proseguendo sotto certi aspetti in linea con le attività avviate nei periodi precedenti, ma con un maggiore impulso, anche per effetto del subentro caratterizzato da diversi obblighi in materia con finalità sia di monitoraggio del servizio che di informazione all'utenza, lo stato dell'arte relativamente all'implementazione delle ulteriori strumentazioni di bordo risulta il seguente:

- 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 ed allo stato risulta attrezzato il 59% della flotta extraurbana;
- 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 anche 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.
- Letismart: a bordo di tutti i mezzi della flotta urbana risulta installato un sistema di ausilio alle persone ipovedenti che dotate di apposito ricevitore del segnale emesso dalla strumentazione di bordo possono ottenere informazioni inerenti il servizio svolto dal mezzo;
- WiFi: a bordo di tutti i mezzi della flotta urbana ed extraurbana risulta installata la strumentazione per fornire agli utenti la rete wifi.

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 le navi utilizzate per l'effettuazione delle linee marittime.

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 che ha caratterizzato l'intero anno.

Servizi Scolastici

Nel corso del 2021, 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 12,1 anni, da rilevare che i 6 mezzi APT hanno un'età media di 8,7 anni, i restanti di 17,2 anni.

Nel dettaglio i servizi esercitati suddivisi per comune:

- Fogliano-Redipuglia: affidamento temporaneo del servizio all'avvio dell'anno scolastico 2021-2022 per sopperire alla mancata erogazione dello stesso da parte del soggetto risultato affidatario del servizio a seguito della gara bandita dalla cuc regionale. Il servizio ha visto impiegato un mezzo, con relativo conducente e personale di accompagnamento, che attraverso l'effettuazione di linee in successione trasportava gli utenti delle scuole dell'infanzia e delle primarie;
- Gorizia: affidamento mediante gara del servizio di trasporto scolastico comunale, conclusosi con il termine dell'attività estive dell'anno scolastico 2020/2021, vedeva impegnati fino a tre mezzi e tre autisti, il servizio di accompagnamento era assicurato dal Comune o dai singoli istituti scolastici nel caso dei trasferimenti verso le palestre.

Nel dettaglio il servizio risultava 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.
- Grado: affidamento di una delle linee costituenti il servizio di trasporto scolastico per temporanea indisponibilità del mezzo da parte del Comune. Il servizio effettuato nei mesi di ottobre, novembre e dicembre vedeva impegnato un mezzo ed un autista, mentre l'accompagnamento risultava organizzato dal Comune;
- Monfalcone: affidamento a seguito di gara, con attivazione dei servizi a partire dal mese di novembre 2016 e fino al 31 ottobre 2021, termine successivamente prorogato in considerazione dell'interruzione temporanea del servizio nel periodo pandemico, da parte del Comune 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.

Nel dettaglio il servizio 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 residenti a Monfalcone e frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Ronchi dei Legionari;
 - Una linea di trasporto per gli alunni residenti a Monfalcone e frequentanti le scuole dell'infanzia del comune di Duino-Aurisina;
 - Servizi di trasferimento dalla sede di viale Oscar Cosulich a via Toti per l'istituto Giacich per il solo anno scolastico 2020/2021;
 - Servizi di trasferimento dalla sede di viale Oscar Cosulich a via Duca D'Aosta per l'istituto Giacich per il solo anno scolastico 2021/2022;
 - Servizi di trasferimento da via Stoppani verso le scuole dell'infanzia di via Roma e via delle Mandrie per il solo anno scolastico 2021/2022;
 - Servizi a sostegno dell'attività dei centri estivi.
- Mossa e San Lorenzo Isontino: affidamento, conclusosi con il termine dell'anno scolastico 2020/2021, 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 e dei servizi di trasporto per gli alunni frequentanti la scuola primaria di Mossa da e per la palestra comunale. Il servizio prevedeva l'impiego di un mezzo e di un conducente, mentre l'accompagnamento era assicurato dal Comune o dai singoli istituti scolastici nel caso dei trasferimenti verso le palestre;
 - Ronchi dei Legionari: affidamento temporaneo del servizio all'avvio dell'anno scolastico 2021-2022, confermato poi per l'intero anno scolastico, per sopperire alla mancata erogazione dello stesso da parte del soggetto risultato affidatario del servizio a seguito della gara bandita dalla cuc regionale. Il servizio prevede l'impiego di due mezzi e di due autisti, mentre il servizio di sorveglianza a bordo risulta assicurato dal Comune.

Nel dettaglio il servizio risulta composto da:

- Due linee di trasporto casa-scuola dedicate agli alunni delle scuole primarie e dell'infanzia;
 - Due linee di trasporto scuola-casa dedicate agli alunni delle scuole primarie e dell'infanzia;
 - Una linea di trasporto scuola-casa dedicata agli alunni frequentanti gli istituti con effettuazione delle lezioni pomeridiane;
 - Servizi di trasporto ad hoc per uscite sul territorio da effettuarsi all'interno delle attività didattiche;
- San Canzian d'Isonzo: affidamento del servizio sostitutivo in caso di indisponibilità del mezzo da parte dell'Amministrazione Comunale.

Servizi Turistici

Nell'anno 2021 i servizi di noleggio hanno continuato a risentire delle limitazioni agli spostamenti determinate dai provvedimenti di volta in volta emanati per contrastare l'emergenza pandemica. Si è comunque assistito ad una debole ripresa del servizio, condizionata soprattutto dall'effettuazione dei servizi di noleggio con conducente correlati allo spostamento dal porto di Venezia a quello di Monfalcone di alcune navi da crociera nel periodo estivo ed autunnale (luglio – novembre).

Nell'ambito dei trasferimenti dei passeggeri delle navi da crociera nelle 28 giornate del periodo compreso fra il 31 luglio e il 03 novembre sono state prodotte complessive 270 giornate/bus, delle quali 98 operate da APT con propri uomini e mezzi, mentre 172 sono state effettuate da partner commerciali direttamente gestiti.

Nel 2021 le percorrenze complessive annuali risultano pari a 41.179 km, in aumento rispetto a quelle registrate nel 2020 pari a 19.853 km e realizzate per la maggior parte nei mesi di gennaio e febbraio non caratterizzati dall'emergenza pandemica, ma pur sempre lontane da quelle effettuate nel 2019 pari a circa 240.000 km.

La flotta di mezzi turistici, per effetto delle nuove acquisizioni avvenute nel 2019, conta complessive 7 unità con un'età media di 6,4 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.

Sempre in tema di servizi di trasporto effettuati nell'ambito della mobilità crocieristica si rileva l'effettuazione dei servizi di trasporto interni al porto di Monfalcone da sottobordo all'ingresso del porto dedicato ai passeggeri delle navi da crociera che è stato svolto per conto di Trieste Terminal Passeggeri nel periodo da luglio a novembre in 30 giornate per complessive 734 ore di servizio.

GESTIONE FORNITURE GASOLIO ANNO 2021

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 2021 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)	1.317.975	909.000
Scarico nell'esercizio (litri)	1.316.843	914.901

Gli approvvigionamenti - *inizialmente e fino al 18/03/2021* - 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) a cui ne è seguita un'altra (rif. prot. n. 8851/2020 dd. 17/12/2020) resasi necessaria per espletare l'iter procedurale relativo alla Gara:

Procedura aperta per l'affidamento in appalto della fornitura di gasolio per autotrazione per gli automezzi di A.P.T. S.P.A. presso i propri depositi di Gorizia e di Monfalcone per il periodo dal 01/01/2021 al 31/12/2022 LOTTO UNICO – CIG [8505669C18]

al cui termine la fornitura è stata assegnata nuovamente alla ditta **VANELLO & FIGLI S.p.A.** di cui al Contratto stipulato (rif. prot. n. 2264/2021 dd. 25/03/2021), con valore K pari a € **0,072**.

Le movimentazioni di carburante - nell'anno 2021 – si sono riportate complessivamente sui valori dell'anno 2019, dopo il ridimensionamento nell'anno 2020 per le note vicende legate all'emergenza sanitaria da COVID-19, con un lieve decremento presso il deposito di Gorizia, compensato pienamente dall'incremento riscontrato presso la Sede Operativa di Monfalcone.

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 - per la Sede di Gorizia - si dilata un poco, passando, a 10/12 giorni, mentre rimane sostanzialmente invariato, o cresce lievemente, 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 cui 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 da codesta 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 2020, 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.

il precedente intervento è stato effettuato nell'anno 2020., mentre la prossima scadenza 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**).

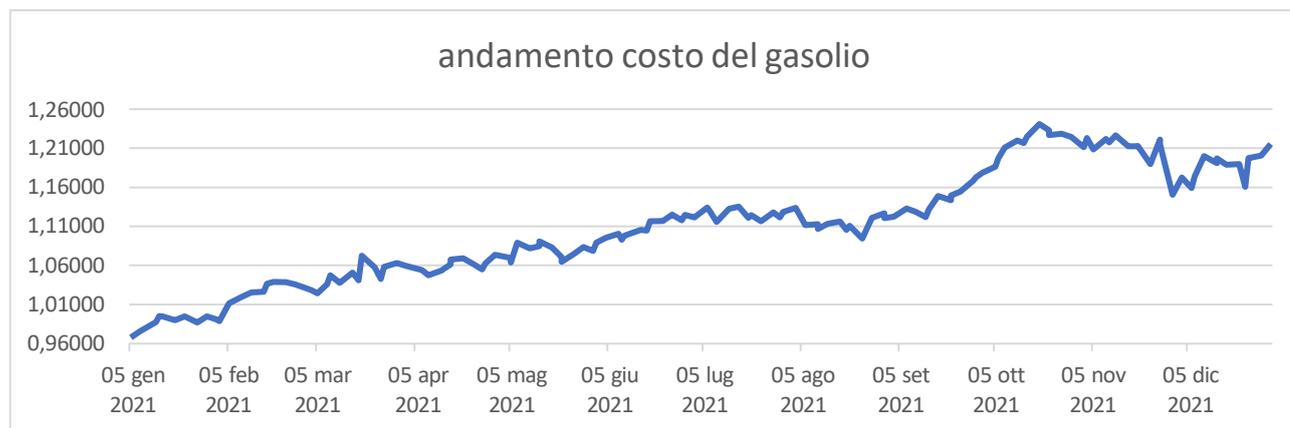
Tali operazioni, sono peraltro effettuate su un limitato numero di autobus, adibiti ad effettuare determinati turni di servizio che possono presentare solo delle toccate presso le Sedi di Gorizia e Monfalcone, tali da non consentire le consuete soste operative, comprendenti, appunto, i rifornimenti e la pulizia degli stessi.

Nell'anno 2021 i rifornimenti con tali tessere sono risultati pari a litri **85.874,02**, con un costo medio €/Litro di **1,200**, rispetto all'anno 2020 dove risultavano litri **117.524,50**, con un costo medio €/Litro di **1,092**).

L'andamento del prezzo del gasolio, che a fine 2020 si attestava sul valore di **€/litro 1,02041**, ha subito un iniziale decremento - **€/litro 0,9679** nei primi giorni dell'anno - per poi subire un rialzo costante fino alla metà dell'anno, dove in corrispondenza del periodo estivo si è mantenuto sostanzialmente stabile, per poi riprendere la corsa all'aumento in autunno, toccando **€/litro 1,2269** nel mese di ottobre, per poi subire delle oscillazioni verso fine anno, dove si è collocato su **€/litro 1,1605**.

Il prezzo medio del carburante acquistato per i depositi aziendali di Gorizia e Monfalcone nell'anno 2021 è risultato essere di €/Litro **1,1079**.

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 31/12/2021 unitamente alla Nota Integrativa ed alla presente Relazione che lo accompagnano;
- a destinare il risultato di esercizio in conformità con la proposta formulata nella Nota Integrativa.

Gorizia, 30 maggio 2022

Per il Consiglio di Amministrazione
Il Presidente
Avv. Caterina Belletti



**RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE ALL'ASSEMBLEA DEI SOCI DELLA
AZIENDA PROVINCIALE TRASPORTI S.P.A.**

Agli Azionisti di Azienda Provinciale Trasporti S.p.A.,

Premessa

Il Collegio sindacale nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 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 PricewaterhouseCoopers Spa che in data odierna 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 non contiene richiami di informativa.

A) Relazione ai sensi dell'art. 2429, comma 2, c.c.

A1) Attività di vigilanza ai sensi dell'art. 2403 e ss., c.c.

Conoscenza della società, valutazione dei rischi e rapporto sugli incarichi affidati

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 2021 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 dall'applicazione "a regime", cioè per la prima annualità intera, del nuovo contratto di servizio sottoscritto con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia 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 una minima variazione 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 (2021) e quello precedente (2020), 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 delle 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 apposita riunione annuale di sintesi e confronto tenutasi il 16 dicembre 2021 e che l'Organismo di vigilanza ha redatto la propria relazione annuale in data 20 gennaio 2022 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.

Nella riunione del C.d.a del 23 maggio 2022 l'Ing. Sergio Signore ha rassegnato seduta stante le sue dimissioni dalla carica di Vice presidente, mantenendo il ruolo di consigliere di amministrazione: la iscrizione della cessazione dalla carica di vicepresidente nel Registro delle imprese non è ancora perfezionata (essendo comunque nei termini di legge).

Il processo di riorganizzazione gestionale a nostro avviso deve considerarsi non del tutto completato essendo necessario adeguare la struttura amministrativa non solo in prospettiva al collocamento in quiescenza per anzianità di alcune posizioni di responsabilità, ma anche e prioritariamente 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. Aspetto quest'ultimo legato anche ai problematici rapporti esistenti fra le società consorziate e la società consortile.

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 (bilanci anno 2019 e 2020). 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, con importanti modifiche operative in corso di adozione e operative a partire da un prossimo futuro.

- i consulenti incaricati dell'assistenza contabile, fiscale, societaria e giuslavoristica non sono mutati rispetto all'esercizio precedente;
- la società di revisione PWC è stata nominata con assemblea del 29 giugno 2020 e quello chiuso al 31.12.2021 è il secondo 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 ai bilanci 2020 e 2021, 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 a cui la Vostra società partecipa con una quota del 25% del capitale sociale.

In data 11 giugno 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 (peraltro senza idonea formalizzazione) 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 in altri termini 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 sempre con particolare 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. Contratto che prevede altresì livelli di performances da parte delle aziende gestrici, sanzionati da penali, oggetto anche 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 per l'anno 2021.

A tale proposito si segnala che solamente in data 11 aprile 2022 la SCARL e la Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e TPL FVG S.c.ar.l., hanno sottoscritto il verbale di chiusura delle attività di verifica previste contrattualmente in relazione alla rendicontazione di gestione relativa all'annualità 2020: tenuto conto del contesto emergenziale (pandemia Covid-19) nel quale sono stati svolti i servizi, la Regione ha ritenuto applicabili per l'anno 2020 penali contrattuali complessivamente quantificate nella misura di euro 50.750 da ripartirsi tra le aziende consorziate. Sulla base di tale documento di chiusura la società ha proceduto al rilascio parziale del fondo oneri accantonato per il 2020. Per quanto concerne l'accantonamento a fondo dell'onere stimato per l'esercizio 2021, la cui procedura di chiusura tra Regione e SCARL è attualmente ancora in itinere, si rimanda a quanto riferito dagli Amministratori in Nota integrativa e nella Relazione sulla gestione.

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, anche nel corso dell'anno 2021 il Collegio ha da parte sua richiesto ed



acquisite informazioni dall'Organo amministrativo di APT, dalla verifica delle quali, ne è emersa la conferma di una sistematica carenza di coordinamento e di intenti unitari fra i soci in merito alla gestione della stessa società consortile.

A titolo informativo si segnala che:

- la ripartizione definitiva del corrispettivo di servizio 2020 non è stata adeguatamente fornita dalla SCARL alle consorziate mediante esplicitazione delle diverse tipologie di percorrenze prodotte (urbana, extraurbana e marittima): tale mancata indicazione rende impossibile effettuare riscontri e controlli sulla modalità di applicazione dei criteri di ripartizione del corrispettivo contrattuale in coerenza con le previsioni dell'art. 11 del Regolamento Consortile. Tale aspetto di mancata chiarezza informativa permane anche per il 2021.
- a fronte delle precise richieste di APT S.p.A (e di ATAP SpA), l'Amministratore delegato della SCARL sia in sede di approvazione del bilancio SCARL e nel corso di successivi incontri aveva assunto precisi impegni volti ad agevolare la adozione da parte delle consorziate Arriva Italia e Trieste Trasporti (di cui è amministratore delegato) di criteri equi e trasparenti di ripartizione con eventuale proposta di riforma dell'art. 11 del Regolamento consortile: ciononostante, le fattive proposte avanzate formalmente da parte di APT per una discussione consortile non hanno trovato idoneo approccio costruttivo.

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 tuttora oggetto di rivendicazione e 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 ha completato il processo di aggiornamento del modello organizzativo cd. D. Lgs. 231/2001 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 2021 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 amministrativo, 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 è stato svincolato per euro 1.137.000 il consistente prudenziale fondo rischi iscritto nell'esercizio precedente a fronte di possibili penali contrattuali previste nel contratto di servizio TPL con la Regione



- FVG; lo svincolo si è reso possibile a seguito dell' emissione del decreto 1633/TERINF del 19/04/2022 del Direttore del Servizio Direzione Centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, nel quale è stato liquidato il corrispettivo a saldo del servizio prestato dalla consortile (e per essa dalle consorziate) nel 2020, con disapplicazione della quasi totalità delle penali a causa dell'emergenza sanitaria, addebitando solo quelle – modeste - per la mancata integrale attivazione del numero minimo di rivendite di biglietti sull'intero territorio regionale; il Collegio ricorda l'importanza di tale documento, ancora atteso per l'anno 2021 (e ad oggi non ancora emesso), la cui assenza ha indotto gli Amministratori ad utilizzare per la redazione ed approvazione del bilancio il maggior termine di 180 giorni dalla chiusura dell'esercizio (articolo 2364 del Codice civile e articolo 19 dello Statuto); sulla base del succitato decreto 1633/TERINF del 19/04/2022 e della sua possibile attesa estensione, nei contenuti, all'anno 2021, nonché degli incontri avuti con i referenti regionali, la stima prudenziale dell'onere per penali ha determinato un accantonamento 2021 sensibilmente inferiore rispetto l'esercizio precedente, pari ad euro 250.000;
- in merito alla destinazione del risultato d'esercizio, il Consiglio di amministrazione si rimette alle dirette decisioni che l'assemblea vorrà assumere in merito; il Collegio sindacale ricorda che rimane ancora non coperta (riportata a nuovo) la perdita dell'esercizio 2020 di euro 1.473.322, facendo notare che la decisione in merito spetta comunque all'assemblea dei soci.

Risultato dell'esercizio sociale

Il risultato netto accertato dall'organo di amministrazione relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 come anche evidente dalla lettura del bilancio, risulta essere positivo per euro 640.366.

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 2021 così come redatto dagli Amministratori.

Il Collegio sindacale segnala che con l'approvazione del bilancio 2021 vengono a scadenza l'organo amministrativo ed il Collegio sindacale e pertanto invita i Soci a provvedere alle relative nomine in conformità allo Statuto.

Gorizia, 14 giugno 2022.

Il Collegio sindacale

Dott. Pietro Dessenibus

Dott. Giuseppe Gregoris

Dott.ssa Valentina Pahor



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 2021, 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 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nella sezione *Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio* della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Società in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti ed appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Responsabilità degli amministratori e del collegio sindacale per il bilancio d'esercizio

Gli amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità alle norme italiane che ne disciplinano i criteri di redazione e, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

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

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 39/2010

Gli amministratori della Azienda Provinciale Trasporti SpA sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione della Azienda Provinciale Trasporti SpA al 31 dicembre 2021, 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 2021 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 2021 ed è redatta in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'articolo 14, comma 2, lettera e), del DLgs 39/2010, 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 2022

PricewaterhouseCoopers SpA



Maria Cristina Landro
(Revisore legale)