

Ferrovie Appulo Lucane

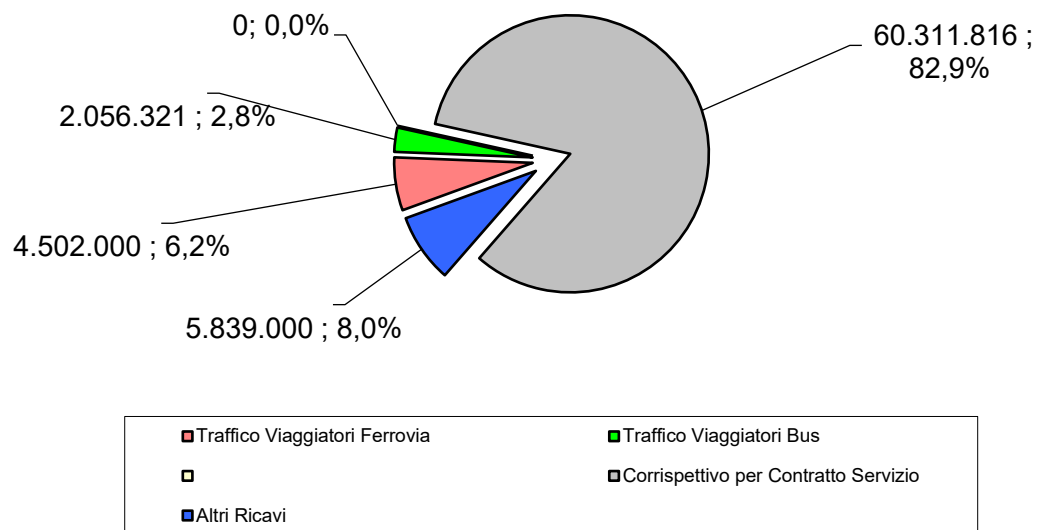
Budget di previsione

anno 2026

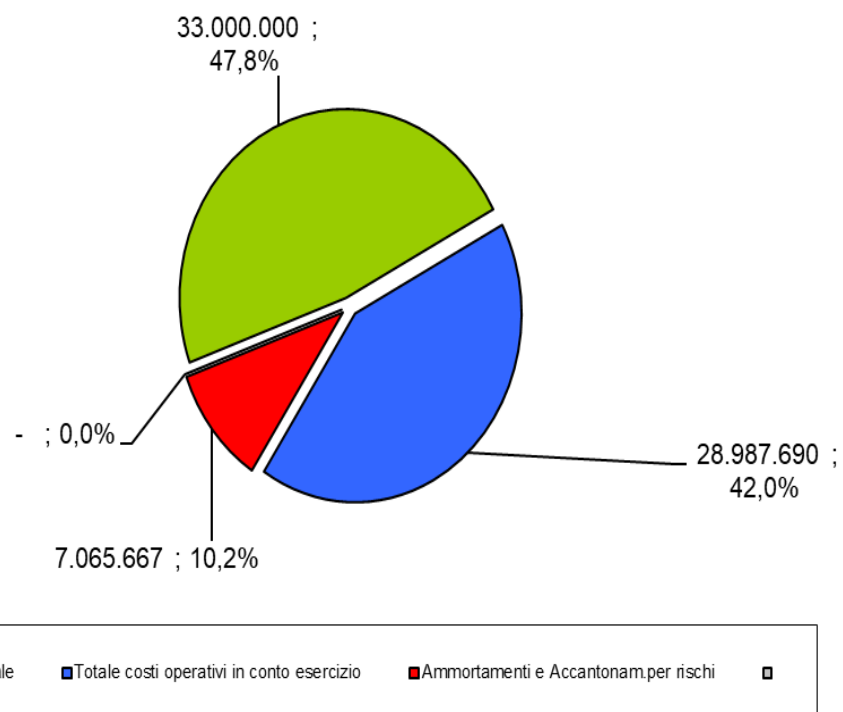
	BUDGET 2026
RICAVI	
Traffico	6.558.321
Fuori Traffico	3.424.000
Contratto Servizio	60.311.816
Credito per CCNL	748.000
Accesso infrastruttura	1.667.000
Totale Ricavi	72.709.137
COSTO DEL LAVORO	33.000.000
PROVVIGIONI -PUBBLICITA'	256.000
provvigioni	206.000
pubblicità	50.000
COSTI PER MATERIE PRIME	22.228.856
Materiali in c/esercizio	2.901.864
Carburanti	6.103.723
Pulizie	1.551.085
vigilanza	201.472
Ecologia	330.000
Manutenzioni di cui	4.726.510
a)impianti acei	598.100
b) fabbricati	893.000
c)armamento	1.576.900
d) materiale rotabile ferro	981.000
e)materiale rotabile bus	616.010
f)scale mobili- ascensori	61.500
Manut.Straord. Indifferibili Rete	1.995.000
Manut.Straord. Indifferibili Ferro	2.446.000
Prestaz.terzi	406.100
a)per visite fiscali	193.000
b)Altri prestazioni di Terzi	213.100
Prestazioni Professionali	1.265.000
a) legali	200.000
b)amministrative	245.000
c) professionali	820.000
Servizi Informatici	302.103
COSTI DIVERSI	3.409.587
Utenze di cui	1.065.000
a)telefono telefax teledrin	189.000
b)telefoni cellulari	-
c)canoni internet	19.000
d)energia elettrica	669.000
e)acqua	120.000
f)gasolio riscaldamento	60.000
g)affitti	8.000
Assicurazioni	958.000
Quote associative	4.800
Costi per formazione	351.001
Vestiaro	103.000
Altri costi diversi di cui	927.786
a) Servizi spedizioni	68.000
b)Stampe copie plottaggi	14.000
c)Spese postali	6.000
d) vidimazione libri sociali	598
e)pubblicazioni e giornali	17.500
f) imposta raccolta rifiuti	95.000
g) spese diverse	88.000
h)compensi cda -cs	183.000
i) spese bancarie	13.000
l)spese per certificazioni e omologazioni	116.000
m) Imposte e tasse	205.000
n) sopravvenienze	121.689
Accesso infrastruttura	1.667.000
Costi generali di struttura	75.246
Costi bus sostitutivi	1.074.000
Costi servizi festivi	226.000
Canone Infrastruttura Puglia	51.000
Sub totale costi	61.987.690
Ammortamenti	7.000.000
Rimanenze	- 190.333
Fondo rischi e spese	256.000
Imposte	1.499.982
Totale costi	70.553.339
Utile / Disavanzo	2.155.801

Budget previsione 2026 - Intera Azienda		
RICAVI		
Traffico Viaggiatori Ferrovia		4.502.000
Traffico Viaggiatori Bus		2.056.321
Corrispettivo per Contratto Servizio		60.311.816
Altri Ricavi		5.839.000
Totale Ricavi		72.709.137
COSTI		
<i>Personale</i>		33.000.000
Materiali in c/esercizio		2.901.864
Manutenzioni		4.726.510
Carburanti per trazione		6.103.723
Pulizie		1.551.085
Utenze		1.065.000
Altri Costi		12.639.508
Totale costi operativi in conto esercizio		28.987.690
<i>Ammortamenti e Accantonam.per rischi</i>		7.065.667
Totale Costi		69.053.354
Risultato ante imposte		3.655.783
Imposte		1.499.982
Utile		2.155.801

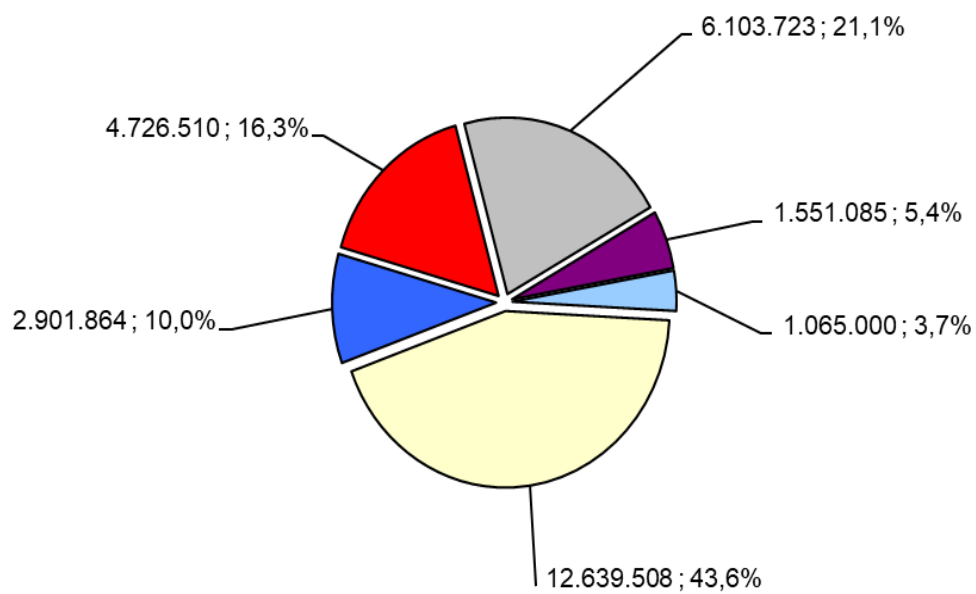
Budget Previsione 2026 - Intera Azienda - Ricavi



Budget Previsione 2026 - Intera Azienda - Costi Totali



Budget Previsione 2026 - Intera Azienda - Costi operativi in c/esercizio



■ Materiali in c/esercizio

■ Manutenzioni

■ Carburanti per trazione

■ Pulizie

■ Utenze

■ Altri Costi



Ferrovie Appulo Lucane

RICAVI

Previsione Ricavi 2026

Traffico Viaggiatori Ferrovia	4.502.000
Traffico Viaggiatori Bus	2.056.321
Corrispettivo per Contratto Servizio	60.311.816
Altri Ricavi	5.839.000

Totale Ricavi	72.709.137
----------------------	-------------------

RICAVI DIRETTI

I ricavi da traffico ordinario vengono così dettagliati:

Regione Puglia	€ 3.777.000,00	per il ferro
	€ 1.652.321,00	per la gomma
	€ 5.429.321,00	
Regione Basilicata	€ 725.000,00	per il ferro
	€ 404.000,00	per la gomma
	€ 1.129.000,00	

1. Sintesi generale situazione economica

L'economia dell'area dell'euro dimostra capacità di tenuta malgrado il difficile contesto internazionale. Il PIL in termini reali è aumentato dello 0,3% nel terzo trimestre del 2025, superando le proiezioni di settembre, dopo una prima metà dell'anno caratterizzata da andamenti volatili, riconducibili agli effetti dell'anticipazione degli scambi in vista dell'aumento dei dazi statunitensi e alla conseguente incertezza, nonché all'impatto delle brusche oscillazioni dei dati relativi all'Irlanda. La domanda interna dovrebbe rimanere la principale determinante della crescita nell'area, sostenuta dall'incremento dei salari reali e dell'occupazione, a fronte della tenuta dei mercati del lavoro, con tassi di disoccupazione ai minimi storici. Anche la spesa pubblica aggiuntiva per le infrastrutture e la difesa annunciata quest'anno, soprattutto in Germania, unitamente alle migliori condizioni di finanziamento derivanti dalle riduzioni dei tassi di politica monetaria a partire da giugno 2024, dovrebbe sostenere l'economia interna. Sul versante esterno, malgrado persistenti problemi di competitività, anche di natura strutturale, le esportazioni dovrebbero aumentare il prossimo anno. Tale miglioramento è riconducibile a una ripresa della domanda esterna in un contesto di minore incertezza riguardo alle politiche commerciali, nonostante il graduale manifestarsi degli effetti dell'aumento dei dazi. Il tasso di incremento medio annuo del PIL in termini reali sarebbe pari all'1,4% nel 2025, all'1,2% nel 2026, all'1,4% nel 2027 e all'1,4% nel 2028. Rispetto alle proiezioni dello scorso settembre, la crescita del PIL è stata rivista al rialzo nell'intero orizzonte temporale di riferimento, di riflesso a dati migliori del previsto, minore incertezza in materia di politiche commerciali, un rafforzamento della domanda esterna e prezzi più contenuti delle materie prime energetiche.

L'inflazione dovrebbe ridursi dal 2,1% nel 2025 all'1,9% nel 2026 e quindi all'1,8% nel 2027, per poi salire all'obiettivo di medio periodo della BCE del 2% nel 2028. L'attesa diminuzione dell'inflazione complessiva (misurata sull'indice armonizzato dei prezzi al consumo, IAPC) all'inizio del **2026 riflette un effetto base al ribasso riconducibile ai prezzi dei beni energetici, mentre per le componenti non energetiche l'inflazione dovrebbe continuare ad attenuarsi per tutto il 2026.** Il contributo della componente energetica all'inflazione complessiva dovrebbe rimanere contenuto fino alla fine del 2027, per poi aumentare notevolmente nel 2028 per effetto della prevista attuazione del nuovo sistema dell'UE per lo scambio di quote di emissione (ETS2), con un impatto al rialzo di 0,2 punti percentuali sull'inflazione complessiva. L'inflazione misurata sullo Indice Armonizzato sui Prezzi al Consumo (IAPC) al netto dei beni energetici dovrebbe diminuire dal 2,5% nel 2025 al 2,2% nel 2026 e al 2,0% nel 2027 e nel 2028. Per quanto riguarda la componente dei beni alimentari, l'inflazione si ridurrebbe sensibilmente con l'attenuarsi degli effetti dei precedenti rincari delle materie prime alimentari a livello mondiale e delle condizioni meteorologiche avverse nel corso dell'estate, per poi stabilizzarsi su livelli lievemente superiori al 2% a partire dalla fine del 2026. L'inflazione misurata sullo IAPC al netto delle componenti energetica e alimentare (HICPX) dovrebbe mostrare una moderazione passando dal 2,4% nel 2025 al 2,0% nel 2028, man mano che diminuirà l'inflazione nei servizi, con l'attenuarsi delle spinte dal lato del costo del lavoro, e il passato apprezzamento dell'euro si trasmetterà lungo la catena di formazione dei prezzi, frenando l'inflazione dei beni. La crescita salariale dovrebbe continuare a perdere slancio fino al 2026, prima di stabilizzarsi a circa il 3%, supportata dalla tenuta dei mercati del lavoro e da un'espansione della produttività appena inferiore all'1%. La crescita del costo del lavoro per unità di prodotto dovrebbe attenuarsi, anche se l'impatto sull'inflazione sarebbe in parte compensato da una graduale ripresa dei margini di profitto

nell'orizzonte di proiezione. Rispetto all'esercizio dello scorso settembre, le prospettive per l'inflazione complessiva misurata sullo IAPC sono state rivedute al rialzo di 0,2 punti percentuali per il 2026, di riflesso a recenti dati inattesi per l'inflazione misurata sullo IAPC e la crescita salariale, che nel caso di quest'ultima hanno determinato una notevole revisione al rialzo delle prospettive salariali. Le proiezioni per l'inflazione misurata sullo IAPC sono state riviste leggermente al ribasso per il 2027, per effetto dell'ipotesi di un minore contributo fornito dalla componente energetica, in quanto ora ci si attende un rinvio dell'attuazione dell'ETS2 dal 2027 al 2028, anche se tale contributo sarebbe in parte compensato da una **maggior inflazione nei servizi**.

2. Contesto internazionale

L'economia mondiale ha dimostrato capacità di tenuta quest'anno, nonostante le circostanze sfavorevoli dovute ai dazi. L'abbassamento dei dazi sugli scambi tra gli Stati Uniti e la Cina e la minore incertezza sulle politiche commerciali, unitamente al calo dei corsi petroliferi e a condizioni di finanziamento più favorevoli rispetto a quanto previsto nelle proiezioni di settembre 2025, offrirebbero un certo sollievo all'economia globale. Questi fattori, assieme ai dati più positivi delle attese nelle principali economie, hanno contribuito a determinare prospettive di crescita lievemente migliori e aspettative di inflazione inferiori per l'economia mondiale quest'anno e nel 2026.

Il conflitto in Iran ha determinato effetti negativi su mercati petroliferi globali toccando livelli mai visti dal 2022, con il greggio sopra i 100 dollari al barile, spinti da attacchi a impianti e depositi in Iran e dai timori per possibili interruzioni nelle forniture attraverso lo Stretto di Hormuz. L'impennata ha già prodotto effetti su carburanti, borse e costi per i consumatori la cui previsione appare assolutamente incerta.

3. Economia reale

L'attività economica nell'area dell'euro è aumentata dello 0,3% nel terzo trimestre del 2025, un tasso che è molto superiore a quello prospettato nelle proiezioni di settembre (0,0%).

Per quanto riguarda i vari settori, l'attività nei servizi ha continuato a espandersi grazie al vigore del turismo e alla ripresa del segmento dei servizi digitali. Nel settore industriale è invece rimasta modesta nel terzo trimestre per l'azione di freno esercitata dall'aumento dei dazi, dall'incertezza ancora elevata e dal rafforzamento dell'euro. Al tempo stesso è proseguita la ripresa della domanda di beni e servizi da parte dei consumatori, sostenuta dal miglioramento del reddito reale in un contesto caratterizzato dalla tenuta dei mercati del lavoro.

Il PIL in termini reali registrerebbe un incremento modesto nel quarto trimestre in presenza di perduranti differenze tra settori. I dati ricavati dalle indagini congiunturali suggeriscono nell'insieme un'espansione moderata nell'ultimo trimestre del 2025.

La crescita del PIL in termini reali dovrebbe continuare a essere trainata dalla domanda interna in un contesto in cui il contributo negativo delle esportazioni nette scenderebbe a zero nel periodo 2027-2028. **Dal punto di vista della spesa, i consumi privati si espanderebbero a ritmi robusti nell'intero orizzonte temporale di riferimento e fornirebbero il contributo principale alla crescita del PIL in termini reali. Il rafforzamento della spesa delle famiglie sarebbe sorretto dal crescente potere di acquisto di queste ultime, di riflesso alla robusta dinamica dei salari e dell'occupazione in presenza della perdurante tenuta del mercato del lavoro.**

Inoltre, gli investimenti dovrebbero aumentare più del PIL nell'intero arco di tempo considerato. Gli investimenti privati compenserebbero il rallentamento di quelli pubblici nel periodo 2027-2028 risultante dalla scadenza dei finanziamenti a titolo del programma Next Generation EU (NGEU). Nell'orizzonte temporale della proiezione gli

investimenti sarebbero trainati da una riduzione dell'incertezza, dall'aumento degli stanziamenti per difesa e infrastrutture e dal rafforzamento degli utili e dal miglioramento delle condizioni della domanda connessi alla ripresa ciclica.

Attività programmata nel 2026 con interventi che si intende effettuare

Regione Puglia

Il quadro degli interventi di potenziamento infrastrutturale della rete FAL in Regione Puglia prevede un complesso programma di investimenti che, per un verso, ha l'obiettivo di incrementare le condizioni di sicurezza, adeguando gli impianti di segnalamento e i sistemi di attrezzaggio agli stringenti standard normativi imposti da ANSFISA, per l'altro ha la finalità di potenziare l'offerta di trasporto, in particolare nella tratta metropolitana di Bari.

L'approccio adottato per lo studio degli interventi di potenziamento della linea ha preso le mosse da una puntuale ricostruzione della domanda di trasporto soddisfatta e di quella potenziale da servire. Su questa base, è stato individuato il modello di esercizio maggiormente funzionale a rispondere alle esigenze di mobilità nel rispetto dei vincoli di efficienza economica del servizio e, per finire, sono stati individuati gli interventi necessari a garantire la capacità della linea ai fini della stabilità del programma di esercizio.

Il modello di esercizio della linea si fonda sulle seguenti tipologie di servizio:

- servizi interregionali "veloci" tra Matera/Gravina e Bari, con accoppiamento/disaccoppiamento dei treni presso la stazione di diramazione di Altamura;
- servizi ad alta frequenza nell'area metropolitana di Bari servita dai primi 26 chilometri della linea, tra Bari e il comune di Toritto, che già all'attualità soddisfa una domanda di mobilità di oltre 8.000 spostamenti/giorno, prevedendo

incrementi progressivi della capacità offerta procedendo verso Bari, attraverso cadenzamenti del servizio ai 30' sull'intera tratta fino a 15' nella tratta urbana di Bari. L'intervento si rende fondamentale anche per consentire di trasferire su ferrovia la domanda attualmente servita da FAL mediante servizi automobilistici sostitutivi ed integrativi (oltre 4000 passeggeri/giorno), per insufficiente capacità della linea ferroviaria.

Il progetto infrastrutturale connesso al programma di esercizio sopra esplicitato prevede il raddoppio della linea da Bari Scalo a Toritto e la velocizzazione della linea, mantenuta a semplice binario da Toritto a Matera e Gravina, per il tramite di Altamura, mediante la realizzazione di interventi di rinnovo al binario.

Un discorso a parte meritano gli impianti di segnalamento e sicurezza.

A seguito della decisione, presa dall'Alta Direzione di FAL, di dover modificare o aggiornare la progettazione degli apparati elettromeccanici, ormai conclusa o in fase avanzata di elaborazione, imponendo un graduale passaggio dagli impianti ACEI agli impianti ACC e ACC-M, è stata ipotizzata, per la Puglia, un'architettura che preveda un ACC-M per la gestione della linea da Bari C.le sino a Gravina e Matera Sud. L'ACCM dovrà essere ubicato con posto centrale a Bari Scalo (che diventerà stazione estesa con Bari Centrale) e posti periferici, in prima istanza, a Bari Scalo, Modugno, Palo del Colle, Grumo e Toritto. La realizzazione di tutti gli impianti da Toritto in poi, sino a Matera Sud nella direzione verso Matera e sino a Gravina nella diramazione lato Potenza, dovrà essere prevista come possibilità opzionale, da implementare all'ottenimento degli ulteriori finanziamenti richiesti. Gli impianti di Mellitto e Venusio, dovranno essere PP/ACEI: il loro passaggio ad ACC avverrà in una fase successiva. Il sistema di gestione della circolazione più opportuno per gestire la presenza contemporanea di impianti statici ed elettromeccanici sarà un CTC di tipo "evoluto", che possa integrare le funzioni di IAP, videosorveglianza, ... Inoltre, si è stabilito di

sostituire il sistema di attrezzaggio attualmente presente (SSC), adeguandolo ad uno standard tecnico omologato presso ANSFISA e da questa riconosciuto (SCMT). Per quanto concerne l'attrezzaggio e la progettazione SCMT, si è stabilito che essa dovrà essere estesa a tutte le tratte delle linee Bari - Matera e Altamura - Gravina.

Regione Basilicata

In Regione Basilicata, in particolare nelle città di Matera e Potenza, la centralità del tracciato e le numerose fermate consentono di soddisfare anche una mobilità di tipo urbano/suburbano.

Con la sottoscrizione del nuovo contratto di servizio con la Regione Basilicata, avvenuta il 15/12/2023, i servizi metropolitani di Potenza e Matera, a inizio settembre 2024 passeranno a Potenza dagli attuali 14.705 chilometri a 68.199, mentre a Matera passeranno dagli attuali 32.873 chilometri a 80.940.

Con riguardo alla città di Matera, FAL ha l'obiettivo di implementare un servizio ferroviario metropolitano avente le seguenti caratteristiche:

- utilizzo di treni elettrici, alimentati a batteria, per favorire il progressivo processo di decarbonizzazione del servizio sulla Altamura - Matera;
- cadenzamento nelle ore di punta, nella città di Matera, ai 20';

Per quanto concerne gli impianti di segnalamento e sicurezza, l'Alta Direzione FAL ha convenuto, per la regione Basilicata, di realizzare un'architettura che preveda un Posto Centrale ACC-M a Potenza Inferiore Scalo e posti periferici in tutte le rimanenti stazioni. L'implementazione, in accordo con i finanziamenti disponibili, riguarda prioritariamente le stazioni di Pietragalla, Genzano, Avigliano Città, Avigliano Lucania.

Il nuovo CTC dovrà gestire contemporaneamente il nuovo ACC-M ai fini della circolazione e gli impianti in esercizio non ancora rinnovati, ovvero non interfacciati con l'ACC-M. Inoltre, è stata prevista l'automazione dei PP.LL. la cui soppressione non è attuabile attraverso modifiche planoaltimetriche del tracciato ferroviario o delle viabilità interferenti. Anche in Basilicata la progettazione SCMT è stata estesa a tutte le tratte.

Nello specifico, in Regione Puglia:

Tabella 1 Regione Puglia. Interventi finanziati in fase di completamento

FONDI	DESCRIZIONE INVESTIMENTO	IMPORTO FINANZIAMENTO
FSC 2007-2013	Lotto III: Realizzazione sovrappassi pedonali e innalzamento marciapiedi nelle stazioni di Palo del Colle, Grumo e Toritto	€ 2.500.000,00
FSC 2007-2013	Lotto IV: Raddoppio ferroviario Bari Policlinico - Bari S. Andrea	€ 18.177.000,00
FSC Infrastrutture 2014-2020 Delibere CIPE 25 e 54 2016 Potenziamento Bari - Altamura - Matera Asse Tematico B Interventi per il miglioramento funzionale e prestazionale delle infrastrutture esistenti	Adeguamento impianti di segnalamento e sicurezza della linea Bari - Matera	€ 11.000.000,00
	Raddoppio ferroviario tratta Grumo Appula - Toritto	€ 28.500.000,00
	Riorganizzazione della radice nord piano del ferro Bari Scalo	€ 4.500.000,00
FSC 2014-2020 Sistemi di trasporto rapidi di massa	1) Fermata Libertà 2) Realizzazione di un viadotto ferroviario di scavalco del fascio di binari RFI/Sostituzione ponte di ferro 3) Riorganizzazione piano del ferro del deposito Bari Scalo	€ 18.000.000,00
FSC 2014-2020 Sistemi di trasporto rapidi di massa	Fermata Sant'Andrea	€ 3.200.000,00
FSC 2014-2020 Sistemi di trasporto rapidi di massa	Sovrappasso strada Santa Caterina	€ 5.600.000,00

Fondi Nazionali (ADP)	Fornitura 2 automotrici a 2 casse	€ 9.503.383,64
Fondi Nazionali (ADP)	Fornitura 3 casse centrali	€ 4.141.014,45
Fondi Nazionali (Legge 297/78)	Eliminazione 1 P.L. km 10+155 Comune di Gravina	€ 200.000,00
Fondi Nazionali (Legge 297/78)	Modifiche impianti ACEI e protez. P.L.	€ 586.157,00
Fondi Nazionali (Legge 297/78)	Variante tracciato ferr- tra km 56+218 e km 57+223 Bari - Matera (espropri)	€ 468.660,00

Tabella 2. Regione Puglia. Interventi finanziati in fase di attuazione.

FONDI	DESCRIZIONE INVESTIMENTO	IMPORTO FINANZIAMENTO
Allegato 1 - Comma 95	Rifacimento pensilina Bari Centrale - realizzazione nuova pensilina per il secondo stralcio dell'interramento della linea ferroviaria FAL nell'aggregato urbano della città di Modugno	€ 2.800.000,00
Allegato 1 - Comma 95	Realizzazione parcheggio di interscambio nella stazione di Altamura	€ 2.500.000,00
Allegato 2 - Comma 95	Raddoppio tra Bari Sant' Andrea e Modugno	€ 7.200.000,00
Fondo Complementare PNRR	Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo dalla progr. Km 0+000 alla progr. km 1+809	€ 1.020.000,00
Fondo Complementare PNRR	Interramento linea ferroviaria FAL nell'ambito urbano della città di Modugno - secondo stralcio funzionale dalle progressive km 8+834 ÷ 10+750 della linea Bari - Matera	€ 23.500.000,00
Fondo Complementare PNRR	Lavori di ristrutturazione edilizia e adeguamento tecnologico - stazione di Altamura progr. km 48+345 (linea Bari - Matera)	€ 1.000.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 1 - Attrezzaggio nuovi punti informativi Sotto Sistema di Terra SSC	€ 1.800.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 2 - Attrezzaggio nuovi rotabili con SSC BL3 e upgrade rotabili in esercizio a SSC BL3	€ 10.740.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 3 - Nuovo CTC (Realizzazione nuovo sistema di telecomando)	€ 3.600.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 4 - Sostituzione segnali a Fuoco di colore con segnali SDO a Led	€ 1.200.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 5 -Sostituzione casse di manovre elettriche da deviatoio L88 con L90	€ 800.000,00

Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 6 - Riscaldamento deviatoi n. 5 stazioni	€ 300.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 7- Protezione n. 9 passaggi a livello con sistema PAI-PL	€ 2.250.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT 8. - Sostituzione blocco a conta assi 12 tratte	€ 1.200.000,00
Comma 95 Art 1 L 145/2018 (+ DM 182/2020)	Int. 1 - RADDOPPIO TRATTA PALO DEL COLLE – GRUMO APPULA PROGR. KM I 7+081 + 21+616 (linea Bari - Matera)	€ 21.030.000,00
Comma 95 Art 1 L 145/2018 (+ DM 182/2020)	Int. 2 - RINNOVO ARMAMENTO TRATTA ALTAMURA – MARINELLA PROGR. KM 48+345 ÷ 60+422 (linea Bari – Matera)	€ 10.400.000,00
DM 408/2017 (DGR 660/2022) + DGR 1181/2005	Fornitura 4 casse centrali	€ 6.320.000,00

Tabella 3. Regione Basilicata. Interventi finanziati in fase di completamento

FONDI	DESCRIZIONE INVESTIMENTO	IMPORTO FINANZIAMENTO
PO FESR 2014-2020	Adeguamento materiale rotabile - Terza cassa centrale su n. 3 rotabili	€ 4.350.000,00
PO FESR 2014-2020	Attrezzaggio tecnologico materiale rotabile con SSC - BL3	€ 2.229.850,00
PO FESR 2014-2020	Metropolitana Potenza (P.I.S.U.S.) - Fase 2	€ 6.051.019,02
PO FESR 2014-2020	Raddoppio selettivo di Venusio	€ 5.900.000,00
PO FESR 2014-2020	Rifacimento della stazione di Matera Centrale	€ 6.991.127,00
FSC 2014-2020	Fornitura 3 automotrici a 3 casse	€ 17.559.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Adeguamento delle gallerie ferroviarie alle previsioni di cui al D.M. del 28.10.2005	€ 2.486.832,48
Fondi Nazionali (ADP)	Adeguamento e potenziamento del deposito officina di Potenza Scalo	€ 900.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Adeguamento funzionale deposito Serra Rifusa - Interventi sull'area metropolitana di Matera	€ 6.426.086,19
Fondi Nazionali (ADP)	Adeguamento piazzale ferroviario stazione di Matera Sud - Linea MT - BA	€ 1.000.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Attrezzaggio del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria con Train Stop	€ 2.290.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Potenziamento e velocizzazione della tratta Cancellara - Oppido	€ 1.275.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Potenziamento e velocizzazione della tratta San Nicola - Avigliano Lucania	€ 2.990.816,94

Fondi Nazionali (ADP)	Realizzazione sottopasso pedonale nella stazione di Avigliano Lucania	€ 650.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Rinnovo armamento piazzale stazione Avigliano Lucania	€ 650.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	BCA Avigliano Lucania - Avigliano Città	€ 158.449,00
Fondi Nazionali (ADP)	BCA Genzano - Avigliano Lucania	€ 241.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Cavo fibra ottica Avigliano Lucania - Potenza	€ 247.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Interventi di modifica ACEI sulla linea Avigliano Lucania - Potenza	€ 152.938,00
Fondi Nazionali (ADP)	PPLL km 3+370 e 54+176 V 301 Linea Avigliano Lucania - Avigliano Città	€ 71.642,00
Fondi Nazionali (ADP)	Realizzazione ACEI nella stazione di Avigliano Città - Linea Avigliano C. - Potenza	€ 770.283,00
Fondi Nazionali (ADP)	Sistema CTC Avigliano Lucania	€ 1.452.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Telefonia Potenza - Genzano - Avigliano	€ 259.000,00
Fondi Nazionali (ADP- Legge 297/78)	Ripristino tratta Acerenza - Pietragalla km 66+822 e km 66+850	€ 830.819,28
Fondi Nazionali (Legge 297/78)	Area di interscambio Marsico Nuovo	€ 619.367,93

Tabella 4. Regione Basilicata. Interventi finanziati in fase di attuazione.

FONDI	DESCRIZIONE INVESTIMENTO	IMPORTO FINANZIAMENTO
Allegato 2 - Comma 95	Interventi sui piazzali di Matera Serra Rifusa e di Matera Villa Longo	€ 3.500.000,00
Fondo Complementare PNRR	Attrezzaggio impianti ACEI con SCMT	€ 1.800.000,00
Fondo Complementare PNRR	Soppressione di n. 24 passaggi a livello sulle tratte Genzano - Avigliano Città e Avigliano Lucania - Potenza Inferiore Scalo	€ 10.500.000,00
Fondo Complementare PNRR	Adeguamento impianti di segnalamento sulle tratte Genzano - Avigliano Città e Avigliano Lucania - Potenza Inferiore Scalo	€ 4.150.000,00
Fondo Complementare PNRR	Interventi di rinnovo del piano del ferro dei piazzali ferroviari delle stazioni	€ 1.800.000,00
Fondo Complementare PNRR	Fornitura di 2 automotrici a due casse alimentate a batteria	€ 27.000.000,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 1 - Realizzazione ACEI nella stazione di Avigliano Città – Linea Avigliano C. Potenza	€ 1.079.134,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 2 - Realizzazione ACEI nella stazione di Avigliano L. – Linea Altamura – Avigliano L.	€ 1.751.621,36

Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT.3 - Realizzazione ACEI nella stazione di Pietragalla – Linea Altamura – Avigliano L.	€ 1.758.041,02
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 4 - Realizzazione ACEI nella stazione di Genzano – Linea Altamura – Avigliano L.	€ 3.134.091,86
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 5 - Telefonia Potenza – Genzano - Avigliano	€ 690.762,00
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 6 - Impianti TLC – GIGA ETHERNET Avigliano C. Avigliano L. Gravina	€ 2.009.488,43
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 7 - Impianti TVCC/AI Avigliano C. Avigliano L. Gravina	€ 716.870,23
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 8 - Impianti IAP/DS Avigliano C. Avigliano L. Gravina	€ 1.226.320,90
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 9 - Interventi di tecnologia sui PL pubblici (n. 24)	€ 3.097.953,20
Comma 140 Art 1 L 232/2016 (+ DM 361/2018)	INT. 10 - Interventi di tecnologia sui PL privati (n. 25)	€ 575.000,00
Comma 95 Art 1 L 145/2018 (+ DM 182/2020)	Attrezzaggio nuovi punti informativi del sotto sistema di terra del SSC	€ 1.800.000,00

PREVISIONI RICAVI DA TRAFFICO ANNO 2026

Quadro Generale.

Viene previsto il consolidamento degli introiti con un lieve aumento degli stessi. Al 31 dicembre 2025 si registra un valore costante dei ricavi da traffico.

Si rileva che il corrispettivo derivante dal PEF gomma, riguardante la Regione Basilicata, è stato considerato per l'intera annualità malgrado la scadenza del contratto al 1° luglio 2026. Tale approccio è stato ritenuto realistico in ragione dell'improbabile affidamento del Servizio a nuovo soggetto rilevato lo stato attuale della procedura di gara per l'affidamento dei servizi automobilistici.

Lo scostamento pari a € 1.546.732 tra Budget e consuntivo 2025 è influenzato principalmente dalle voci relative a sopravvenienze attive, insussistenze attive e contributi c/impianti per acquisto di materiale autobus cofinanziati. L'importo del consuntivo, pari a € 4.967.732, comprende sopravvenienze attive per € 938.305, riferita a lavori riguardanti la Rete Puglia, nonché la restante parte relativa ai contributi.

Regione Puglia

Il Ferro.

In data 30 dicembre 2021, è stato sottoscritto il nuovo contratto di servizio per il trasporto ferroviario con annesso il relativo PEF, riguardante il periodo 2022-2033 e sono in corso di validità le proroghe per l'infrastruttura ed il trasporto gomma, sino al 31 dicembre 2026.

L'aumento del prezzo dei carburanti, nonostante i vari interventi legislativi tesi a calmarlo, continua a pesare sul bilancio delle famiglie traducendosi in un incentivo all'utilizzo del trasporto pubblico locale.

L'Azienda è protesa ad intercettare tale orientamento della clientela con una modulazione dell'offerta sempre più flessibile ed integrata, con il miglioramento degli standard di viaggio nonché attraverso importanti interventi strutturali (raddoppi selettivi, eliminazione dei passaggi al livello, rifacimento delle stazioni), in grado di efficientare e velocizzare il servizio in maniera significativa.

Con l'immissione di nuovi convogli ferroviari cui si continuerà a dare corso nel 2026 si potrà disporre di una flotta di nuova generazione che solo pochi esercenti dispongono nel panorama nazionale.

Aspetti tariffari

Il nuovo contratto di servizio ha previsto un aumento per l'anno 2026 del 0.9% delle tariffe qualora l'indice generale NIC risultasse inferiore o uguale allo 0.9%: Qualora l'indice NIC risultasse superiore allo 0,9% si applicherà l'indice NIC previsto.

La gomma

È stata sottoscritta in data 15 marzo 2023 la proroga dell'affidamento dei servizi automobilistici sino al 2026. Tale proroga consentirà una rivisitazione dei servizi offerti.

Tale allungamento dei tempi previsti dall'Ente concedente per l'espletamento delle gare d'appalto relative alla gomma, in realtà, deve costituire una grande opportunità per porre in essere una radicale rimodulazione dell'offerta. E' di tutta evidenza che le caratteristiche su cui è attestata sino ad oggi, con servizi rivolti quasi esclusivamente agli studenti e una ridotta frequenza di corse al di fuori degli orari scolastici, non risulti

confacente alla necessità di saturare i turni in maniera ottimale, recuperando produttività ed utenza in diverse fasce orarie.

Nel contempo, sono stati effettuati interventi di natura strutturale con l'installazione di tornelli a bordo di tutto il parco mezzi a disposizione, che di natura organizzativa e commerciale con l'introduzione di un nuovo sistema di bigliettazione in tempo reale ed azioni di controlleria più costante con l'obiettivo di limitare l'evasione ed incrementare gli introiti i cui effetti potranno già essere visibili nel 2026.

Regione Basilicata

Il Ferro

In data 18 dicembre 2023 è stato sottoscritto il nuovo il contratto di servizio per il trasporto pubblico ferroviario relativo al periodo 2024-2033.

Le caratteristiche del trasporto ferroviario in Basilicata sono di tipo metropolitano ed il completamento dei lavori sulla linea Potenza – Genzano restituirà regolarità e comodità agli spostamenti dell'utenza su tale direttrice oltre che su quella di Avigliano, altra destinazione di primaria importanza per il territorio lucano.

L'azienda svolge un servizio di vera e propria metropolitana di superficie nell'ambito dei tracciati che attraversano Matera e Potenza, avendo provveduto, non soltanto, ad istituire apposite fermate sul percorso cittadino, ma anche e soprattutto all'eliminazione di passaggi a livello con conseguente contrazione dei tempi di percorrenza, aspetto qualitativo cui va a sommarsi l'utilizzo di treni di ultima generazione e la riqualificazione delle stazioni (Potenza Gallitello , Avigliano) .

Gli interventi introdotti, sia di tipo infrastrutturale che organizzativo, pur in un contesto generale in piena evoluzione considerate le citate problematiche legate ai mercati internazionali ed ai riflessi in ambito locale consentiranno di ottenere introiti in linea con quelli pre-pandemia.

Regione Basilicata

La gomma

L'*asset* della gomma è di primaria importanza per l'Azienda, in particolare in Basilicata alla luce della accertata flessibilità, versatilità e duttilità dei servizi, in grado di superare i limiti della linea ferrata penetrando i centri cittadini più impervi ed assicurando collegamenti a piccoli paesi situati su territori morfologicamente difficili da raggiungere.

Ovviamente va rimarcata l'esigenza di rendere sempre più sinergico e complementare il trasporto automobilistico con quello ferroviario, costruendo programmi di esercizio che possano meglio esaltarne l'intermodalità.

Anche in Basilicata si è dato corso all'installazione dei tornelli a bordo dei bus e l'introduzione di un nuovo sistema di bigliettazione al fine di ottimizzare il fatturato delle vendite, cui sarà aggiunta una costante azione di contrasto all'evasione.

Per quanto concerne l'installazione delle nuove emettitrici/validatrici, si è proceduto con l'attrezzaggio di tutta la flotta, con le medesime finalità ed obiettivi già descritti per la Regione Puglia i cui effetti, anche nel caso di specie saranno visibili nel 2026.

Il budget 2026 predisposto per la Regione Puglia trova corrispondenza con il PEF, contrariamente il budget 2026 predisposto per la Regione Basilicata non trova rispondenza con il PEF trasmesso alla Regione Basilicata, prima della sottoscrizione

del nuovo contratto di Servizio, in quanto la **riduzione chilometrica** (2.115.000km -> 1.057.500 km) prevista per il 2026, non troverà attuazione nell'anno corrente, per le seguenti motivazioni:

- Sono ancora in corso le procedure di gara per l'affidamento dei servizi Automobilistici, e risulta improbabile l'avvio concreto dei nuovi servizi al 1° luglio 2026;
- Apertura della tratta Ferroviaria Genzano – Potenza, attualmente la previsione slitta al 2027;
- In conseguenza al punto precedente, i servizi sostitutivi sulla tratta Genzano – Gravina rimarranno invariati per tutto il 2026;
- Interruzione della tratta Ferroviaria Avigliano Città – Potenza a causa della caduta del ponte di Tiera, interamente sostituita con autobus FAL, con previsione di riapertura al 1° giugno 2026.

Pertanto, considerati i punti sopraelencati, i bus* km per il 2026 rimarranno invariati rispetto al 2025, per un totale 2.115.000 km, ai quali si dovranno aggiungere i bus*km sostitutivi, compresi quelli sulla tratta Avigliano Città – Potenza, per un totale di circa 370.000 km ed un totale complessivo di 2.475.306 km.

Gli ulteriori servizi sostitutivi derivanti dall'interruzione della tratta Potenza – Avigliano Città vengono effettuati con il medesimo personale del deposito di Potenza, ma con ulteriori indennità spettanti da appositi accordi sindacali e derivanti dall'accordo sindacale del 1° agosto 1997, con un aggravio di costo per il personale della specifica residenza.

Per il 2026 è previsto l'acquisto di n.3 nuovi autobus co-finanziati dalla Regione Basilicata per sanare la carenza di mezzi Lucani, per i quali tecnicamente FAL parteciperà con un investimento proprio di circa €75.000,00.

CONTRATTO DI SERVIZIO

I Contratti di Servizio con la Puglia e la Basilicata prevedono:

Regione	treni/km	718.165	+	235.510 (Altamura – Matera)
----------------	-----------------	----------------	----------	------------------------------------

Puglia	bus/km	1.575.610
---------------	---------------	------------------

Regione	treni/km	697.000	-	235.510 (Altamura – Matera)
----------------	-----------------	----------------	----------	------------------------------------

Basilicata	bus/km	2.110.000
-------------------	---------------	------------------

I corrispettivi delle due Regioni, peraltro, sono così espressi:

Regione Puglia € 26.967.816

Regione Basilicata € 33.344.000

REGIONE PUGLIA	
Infrastruttura/Manutenzione	
Impianti	€ 8.500.000
Trasporto Ferro	€ 11.970.000
Trasporto Bus	€ 6.497.816
	€ 26.967.816

In riferimento ai centri di costo ne discende per la Regione Puglia:

Per la Regione Basilicata:

REGIONE BASILICATA	
Infrastruttura/Manutenzione	
Impianti	€ 12.211.000
Trasporto Ferro	€ 12.433.000
Trasporto Bus	€ 8.700.000
	€ 33.344.000

ALTRI RICAVI

Gli altri ricavi, che ammontano complessivamente a € 5.839.000, si riferiscono a proventi patrimoniali e rimborsi vari: tra questi ultimi i più significativi attengono al recupero del costo per i CCNL cui leggi 47/2004, 58/2005 e 296/2006 dalla Regione Basilicata (€ 748.000). Si continuerà, altresì, a valorizzare il patrimonio disponibile nell'intento di ottenere reddito, laddove possibile, completando l'attività di verifica rispondenza degli immobili ai requisiti normativi richiesti.

La spesa per l'anno 2026 viene così ripartita:

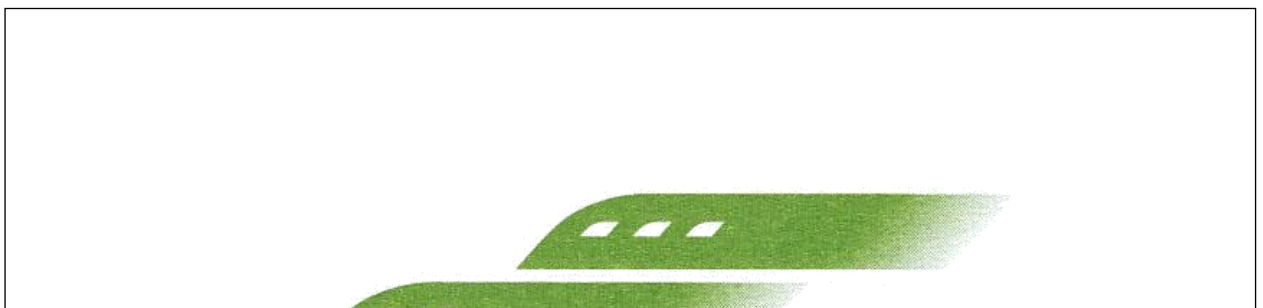
- 1) Il costo del personale, in considerazione della consistenza degli addetti, della riduzione delle componenti accessorie, degli adeguamenti per CCNL;

2) Le spese manutentive, quantificate secondo la disponibilità dei rotabili e della situazione esistente per rete e manufatti,

3) Gli accantonamenti per:

- ammortamenti;
- oneri straordinari;
- interessi passivi per operazioni di finanziamento.

Il presente documento è stato elaborato con modalità di ripartizione rigorosa per comparto di riferimento (infrastruttura, trasporto-ferro e trasporto- bus) e secondo le previsioni dei Contratti di servizio sottoscritti e relativi PEF con le regioni Puglia e Basilicata ma anche in coerenza con quanto previsto dalla contabilità regolatoria per attività esercita come disciplinato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.



Costi

La Società redige un unico bilancio ai sensi dell'art. 2423 e seguenti del Codice Civile, consolidando i dati dei singoli Servizi e delle due Regioni di competenza, ma di fatto osserva contabilità separate ed analitiche per Regione e per Servizio con la necessità di assicurare equilibrio e corrispondenza tra ricavi e costi per le singole attività.

Tali dinamiche limitano fortemente le ordinarie attività gestionali degli amministratori, alla luce delle acclamate diversità operative e di contesto che caratterizzano i servizi sul territorio pugliese e lucano sulla scorta di valutazioni formulate congiuntamente allorquando le Regioni subentrarono nell'affidamento dei Servizi e non più affrontate in maniera organica e condivisa.

E' altrettanto importante evidenziare come l'ipotizzato maggior flusso di incassi riveniente dalla bigliettazione contribuirà a soddisfare le esigenze di liquidità correnti.

L'Azienda nel 2026 proseguirà ad una massiccia attività di formazione delle categorie di personale tecnico necessitante di adeguamento delle abilitazioni e certificazioni possedute, ma anche attraverso nuovi innesti al fine di potenziare le strutture tecniche ed amministrative con competenze professionali di elevata qualità professionale.

Come più volte sottolineato già in passato, si evidenzia la massima attenzione del management prestata affinché tutti gli interventi messi in campo rispettino criteri di piena sostenibilità ambientale ed efficientamento energetico nell'ottica di una definitiva trasformazione ed adeguamento alle normative vigenti sia del parco mezzi che dell'infrastruttura.

PERSONALE / COSTO DEL LAVORO

Il costo del personale costituisce la maggior voce di spesa per Ferrovie Appulo Lucane e rappresenta l'ammontare degli importi sostenuti per remunerare la forza lavoro.

Al 31/12/2025 la consistenza del personale è di 594 unità. Considerando una previsione di uscita di 14 unità per quiescenza, ed una previsione di 50 unità in ingresso, la consistenza prevista al 31/12/2025 sarà di 630 unità.

	Consistenza 31/12/2025	Uscite Previste	Ingressi Previsti	Consistenza 31/12/2026
<i>Corporate</i>	73	3	5	75
<i>Ferroviario Puglia</i>	93	1	10	102
<i>Ferroviario Basilicata</i>	81	2	11	90
<i>Infrastruttura Puglia</i>	78	3	12	87
<i>Infrastruttura Basilicata</i>	78	0	5	83
<i>Autoservizi Puglia</i>	73	1	2	74
<i>Autoservizi Basilicata</i>	118	4	5	119
FAL	594	14	50	630

	Budget 2026	
	Puglia	Basilicata
<i>Ferroviario</i>	5971	6439
<i>Infrastruttura</i>	4800	4922
<i>Autoservizi</i>	4671	6197
<i>totale per Regione</i>	15442	17558
<i>Totale</i>	33000	

**Valori espressi in migliaia di euro*

Il costo per Servizio/Regione comprende la quota parte della spesa del personale amministrativo e di staff della Direzione Tecnica, e del personale che svolge attività per entrambe le regioni o per più servizi.

In relazione all'aumento del personale si prevede una riduzione delle voci di Trasferte e Straordinario nella misura del 10%:

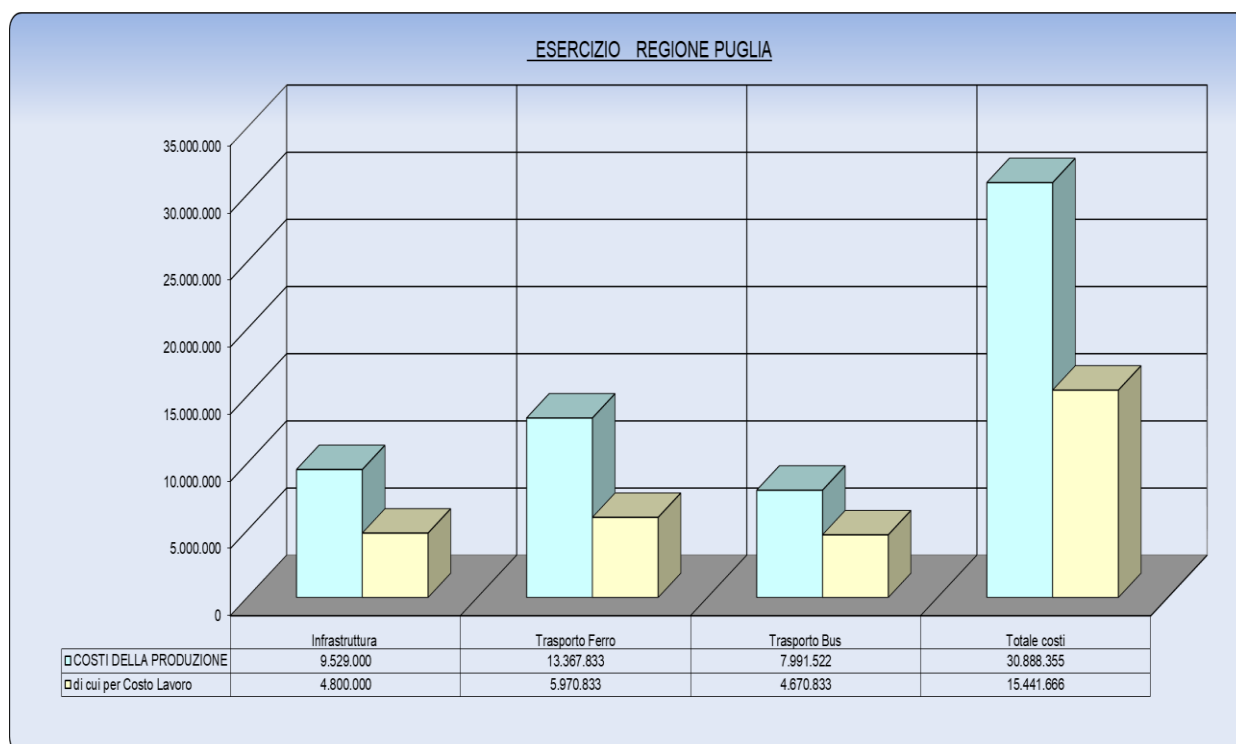
Costi*	STRAORDINARIO	TRASFERTE
2025	692	878
Budget 2026	622	790

**Valori espressi in migliaia di euro*

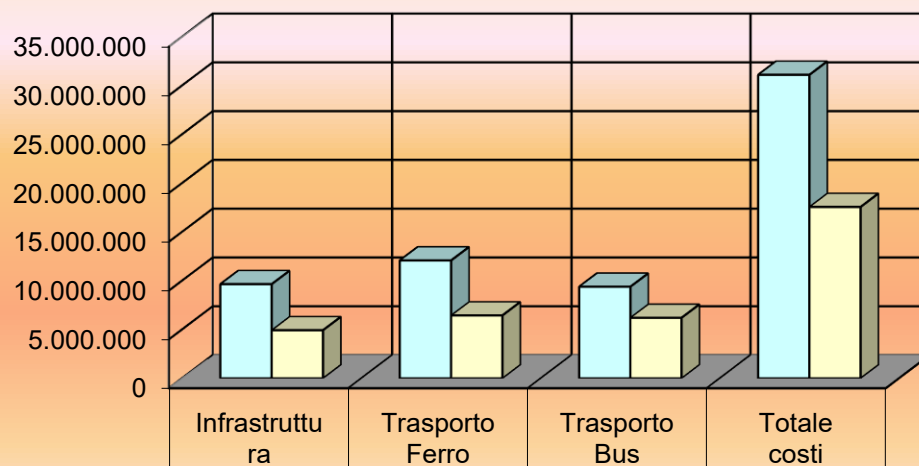
COSTI DELLA PRODUZIONE

Si schematizza il riepilogo dei costi dell'intera azienda in riferimento alle due Regioni:

	Regione Puglia				Regione Basilicata			
Infrastruttura	“	9.529.000	di cui € per costo lavoro	4.800.000	“	9.643.669	di cui € per costo lavoro	4.922.668
Trasporto Ferro	“	13.367.833	“	5.970.833	“	12.074.833	“	6.438.833
Trasporto Bus	“	7.991.522	“	4.670.833	“	9.380.833	“	6.196.833
Totale costi	€	30.888.355	“	15.441.666	€	31.099.335	“	17.558.334



ESERCIZIO REGIONE BASILICATA



■ COSTI DELLA PRODUZIONE	9.643.669	12.074.833	9.380.833	31.099.335
■ di cui per Costo Lavoro	4.922.668	6.438.833	6.196.833	17.558.334

Previsione Costi operativi in conto esercizio 2026	
Materiali in conto esercizio	2.901.864
Carburanti per trazione	6.103.723
Pulizie	1.551.085
Manutenzioni	4.726.510
Utenze	1.065.000
Costi Generali	12.639.508
Totale Costi	28.987.690

COSTI OPERATIVI IN C / ESERCIZIO

La previsione relativa ai costi operativi in c/esercizio (€. 28.987.690) viene formulata secondo le indicazioni ricevute dalle Direzioni tenendo presente le priorità per l'anno in corso, riferite a livelli di spesa sostenibili concordati con le medesime, individuati per Regioni e per singolo servizio (trasporto ferroviario, trasporto automobilistico e infrastruttura).

Il macrocosto si compone principalmente delle seguenti voci: materiali in c/esercizio (€ 2.901.864, di cui € 1.220.864 per Regione Puglia e € 1.681.000 per Regione Basilicata), consumi energetici per trazione (€ 6.103.723 di cui € 2.912.723 per la Regione Puglia e € 3.191.000 per la Regione Basilicata), manutenzioni (€ 4.726.510 di cui, € 2.212.510 per la Regione Puglia e € 2.514.000 per la Regione Basilicata). Attraverso le verifiche trimestrali sarà monitorata l'aderenza dei livelli di spesa intervenuti con le risorse assegnate.