

Ferrovie Appulo Lucane

**Budget di previsione**

**anno 2025**



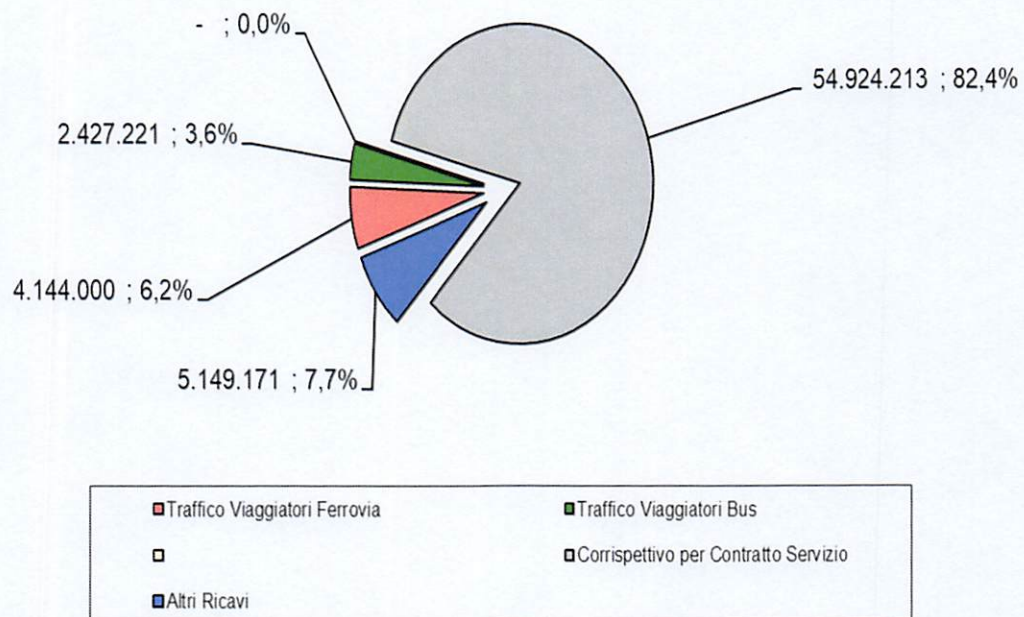
BUDGET 2025	
Traffico	6.571.221
Fuori Traffico	2.670.287
Contratto Servizio	54.924.213
Credito per CCNL	800.000
Credito per rimborso malattia	183.884
Proventi straordinari+interessi	67.000
Accesso infrastruttura	1.428.000
<b>Totale Ricavi</b>	<b>66.644.605</b>
<b>COSTO DEL LAVORO</b>	<b>30.000.000</b>
<b>PROVVIGIONI -PUBBLICITA'</b>	<b>312.000</b>
provvigioni	222.000
pubblicità	90.000
<b>COSTI PER MATERIE PRIME</b>	<b>19.610.705</b>
Materiali in c/esercizio	1.703.090
Carburanti	5.800.000
Pulizie	1.900.000
vigilanza	200.000
Ecologia	256.000
Manutenzioni di cui	7.541.000
a) impianti acei	784.600
b) impianti fissi fabbricati	477.309
c) armamento	1.080.000
d) materiale rotabile ferro	1.256.021
e) materiale rotabile bus	535.634
f) scale mobili- ascensori	57.884
g) manutenzione ciclica- straordinaria ferro	3.349.552
<b>Prestaz.terzi</b>	<b>368.000</b>
a) Biglietti	8.000
b) per visite fiscali	180.000
c) Altri prestazioni di Terzi	180.000
<b>Prestazioni Professionali</b>	<b>1.170.003</b>
a) legali	378.337
b) amministrative	336.666
c) collaudatori	5.000
d) professionali	450.000
<b>Servizi Informatici</b>	<b>672.612</b>
<b>COSTI DIVERSI</b>	<b>3.385.966</b>
<b>Utenze di cui</b>	<b>1.188.110</b>
a) telefono telefax teledrin	190.000
b) canoni internet	24.988
c) energia elettrica	811.422
d) acqua	82.000
e) gasolio riscaldamento	75.000
f) affitti	4.700
<b>Assicurazioni</b>	<b>900.000</b>
Quote associative	53.868
Costi per formazione	300.000
Vestiaro	100.000
<b>BUDGET 2025</b>	
<b>Altri costi diversi di cui</b>	<b>843.988</b>
a) Servizi spedizioni	40.000
b) Stampe copie plottaggi	25.000
c) Spese postali	5.000
d) vidimazione libri sociali	516
e) pubblicazioni e giornali	37.350
f) imposta raccolta rifiuti	80.000
g) spese diverse	100.000
h) compensi cda -cs	200.000
i) spese bancarie	13.538
l) spese per certificazioni/omologazioni	134.000
m) Imposte e tasse	188.584
n) sopravvenienze	20.000
<b>Sub totale costi</b>	<b>53.308.671</b>
<b>Ammortamenti</b>	<b>10.221.687</b>
Rimanenze	162.000
Fondo rischi e spese	406.000
Interessi passivi	47.000
Irap	30.000
Ires	173.054
Accesso infrastruttura	1.428.000
<b>Totale costi</b>	<b>65.452.412</b>
<b>Utile / Disavanzo</b>	<b>1.192.193</b>



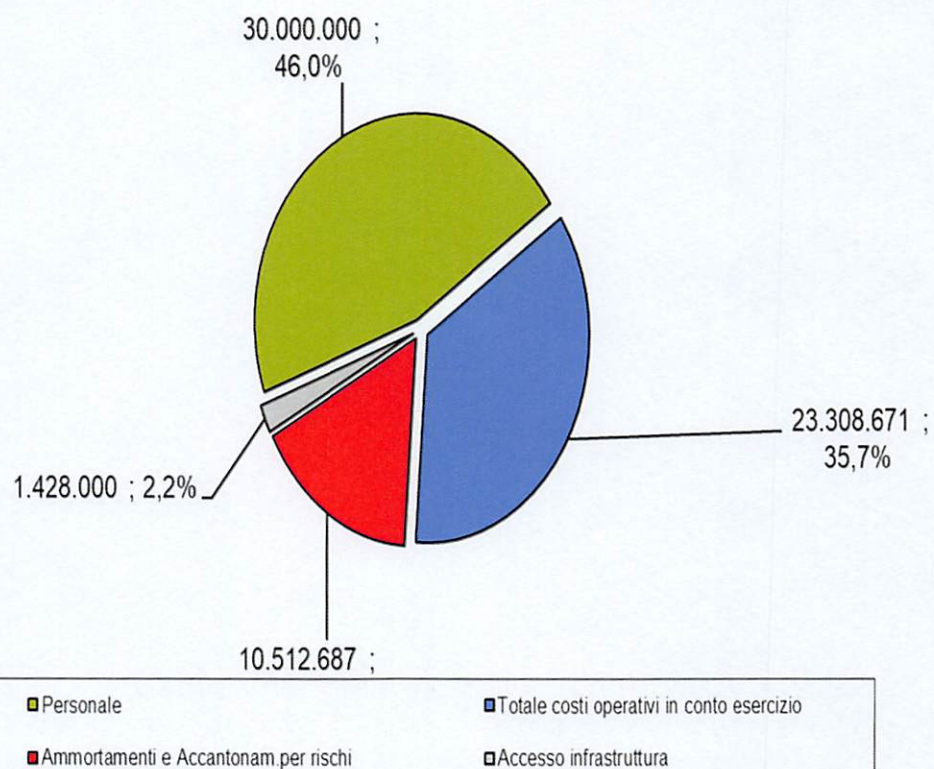
Budget previsione 2025 - Intera Azienda		
<b>RICAVI</b>		
Traffico Viaggiatori Ferrovia		4.144.000
Traffico Viaggiatori Bus		2.427.221
Corrispettivo per Contratto Servizio		54.924.213
Altri Ricavi		5.149.171
<b>Totale Ricavi</b>		<b>66.644.605</b>
<b>COSTI</b>		
<i><b>Personale</b></i>		<i><b>30.000.000</b></i>
Materiali in c/esercizio		1.703.090
Manutenzioni		7.541.000
Carburanti per trazione		5.800.000
Pulizie		1.900.000
Utenze		1.188.110
Altri Costi		5.176.471
<i><b>Totale costi operativi in conto esercizio</b></i>		<i><b>23.308.671</b></i>
<i>Ammortamenti e Accantonam.per rischi</i>		<i><b>10.512.687</b></i>
<i>Accesso infrastruttura</i>		<i><b>1.428.000</b></i>
<b>Totale Costi</b>		<b>65.249.358</b>
<b>Risultato ante imposte</b>		<b>1.395.247</b>
IRAP		30.000
IRES		173.054
<b>Utile</b>		<b>1.192.193</b>



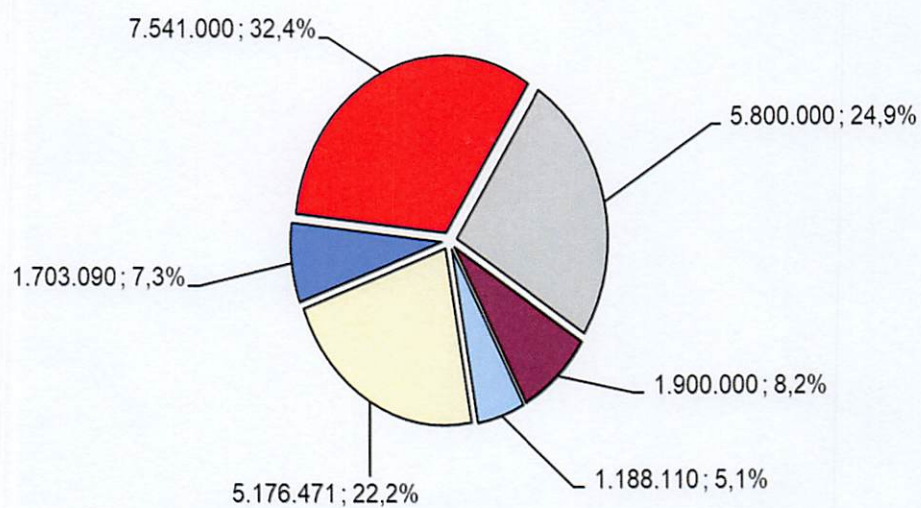
### Budget Previsione 2025 - Intera Azienda - Ricavi



### Budget Previsione 2025 - Intera Azienda - Costi Totali



### Budget Previsione 2025 - 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 2025	
Traffico Viaggiatori Ferrovia	4.144.000
Traffico Viaggiatori Bus	2.427.221
Corrispettivo per Contratto Servi	54.924.213
Altri Ricavi	5.149.171
<b>Totale Ricavi</b>	<b>66.644.605</b>

#### **RICAVI DIRETTI**

I ricavi da traffico ordinario vengono così dettagliati:

Regione Puglia	€ 3.452.000,00	per il ferro
	“ 1.558.058,00	per la gomma
	€ 5.010.058,00	
Regione Basilicata	€ 692.000,00	per il ferro
	“ 869.163,00	per la gomma
	€ 1.561.163,00	



## **Analisi elementi macroeconomici**

Le prospettive dell'economia mondiale per il 2025 si confermano positive, con una riduzione dei differenziali di crescita tra Usa e area euro. Permane un'elevata incertezza, generata dalle persistenti tensioni geopolitiche e dalle attese sull'indirizzo che verrà adottato dalla politica commerciale statunitense.

In Italia, l'indice della produzione industriale, a novembre, ha mostrato il secondo incremento congiunturale consecutivo, accelerando lievemente rispetto al mese precedente. La crescita ha interessato tutti i principali settori, eccetto i beni strumentali. La dinamica congiunturale dell'indice su base trimestrale mobile rimane comunque negativa.

Nei primi dieci mesi del 2024 le esportazioni in valore sono in lieve calo a seguito di una riduzione dei volumi esportati più ampia dell'aumento dei valori medi unitari. Nello stesso periodo è in forte miglioramento il saldo commerciale (oltre 45 miliardi di euro).

A novembre, rispetto a ottobre, diminuiscono gli occupati e i disoccupati e cresce il numero di inattivi. Il tasso di disoccupazione dell'Italia (5,7%) risulta inferiore a quello dell'area euro (6,3%).

Il calo dell'occupazione è la sintesi di effetti eterogenei: si riducono gli uomini, i dipendenti a termine e i 15-34enni mentre crescono le donne, i dipendenti permanenti e chi ha almeno 35 anni di età. Rispetto al trimestre precedente si registra un incremento di occupati dello 0,2% (+49mila unità). L'inflazione in Italia rimane inferiore alla media dell'area euro. A dicembre l'indice armonizzato (IPCA) è cresciuto su base annua dell'1,4%. In netto calo il tasso medio annuo (+1,0%) rispetto al 2023 (+5,7%).

Nel terzo trimestre del 2024 prosegue, seppur a ritmi più moderati, la ripresa del potere d'acquisto delle famiglie (+0,4%, rispetto al +1,1% del secondo trimestre). Più



dinamica la crescita congiunturale dei consumi finali, sostenuti anche da una riduzione della propensione al risparmio. Peggiora la fiducia dei consumatori a dicembre per il terzo mese di seguito mentre, dopo due cali consecutivi, torna a crescere quella delle imprese, trainata dal comparto dei servizi di mercato.

Nel 2025 sono attese traiettorie divergenti dell'inflazione tra Stati Uniti e area euro, di conseguenza, anche le politiche monetarie potrebbero differire. Nel 2025, la crescita dei prezzi statunitensi è prevista accelerare, come conseguenza delle misure di politica economica proposte dalla nuova amministrazione, limitando il ciclo di tagli dei tassi di interesse iniziato dalla Federal Reserve nel settembre 2024 (che ha portato i tassi di riferimento a 4,25/4,50%). Tale orientamento sarebbe anche favorito dal processo di sostanziale riduzione dell'inflazione, nonostante l'accelerazione degli ultimi mesi (+2,6% e +2,7% a ottobre e novembre da +2,4% di settembre i tassi di crescita dei prezzi al consumo in termini tendenziali).

Nell'area euro, nel 2025, dovrebbero invece continuare a prevalere le pressioni disinflazionistiche che consentirebbero alla BCE di continuare nel processo di graduale allentamento della politica monetaria avviato nel 2024 con i quattro tagli dei tassi di 25 punti base ciascuno (il tasso sui depositi è attualmente al 3,0%).

Tali tendenze se considerate e ricondotte al quadro economico in cui l'azienda opera incidono in modo rilevante sia sui comportamenti che sul potere di spesa degli utenti nonché su costi di approvvigionamento naturalmente influenzati dall'andamento dell'inflazione.

Sull'andamento dell'inflazione a livello internazionale pesa la volatilità delle quotazioni delle materie prime energetiche. A partire da agosto 2024, il prezzo del gas ha continuato a mostrare una tendenza al rialzo, sebbene su livelli ben inferiori rispetto ai picchi raggiunti nel corso del 2022: l'indice del gas naturale ha raggiunto ad agosto

2022 un livello pari a 454 (111,2 il valore dell'indice a dicembre e 87,4 la media nel 2024). L'aumento dei listini è legato soprattutto al perdurare della guerra in Ucraina che ha generato incertezza sui flussi di gas russo verso l'Europa (i.e. la scadenza del contratto di fornitura di gas russo all'Europa attraverso l'Ucraina). Nei prossimi mesi, il prezzo del gas potrebbe rimanere volatile. Tuttavia, si ipotizza che la situazione complessiva sia destinata a migliorare gradualmente grazie a un'ulteriore diversificazione delle fonti di approvvigionamento dei paesi, all'aumento delle capacità di stoccaggio e a una domanda più contenuta. Diversamente da quello del gas, l'andamento del prezzo del Brent, evidenziando tuttavia una certa volatilità, è rimasto su un trend discendente a partire dallo scorso aprile, toccando i 73,8 dollari al barile in media a dicembre (80,7 nel 2024).

In relazione alla produzione industriale, i dati congiunturali più recenti evidenziano negli ultimi due mesi disponibili segnali positivi per i settori economici italiani, nonostante le medie trimestrali continuino a mostrare un calo. A novembre, l'indice della produzione industriale ha segnato il secondo incremento consecutivo (+0,3% rispetto a ottobre), con una lieve accelerazione rispetto al mese precedente (+0,1%). La crescita ha interessato tutti i principali settori industriali, eccetto i beni strumentali (-0,6%). La produzione di beni energetici ha registrato l'aumento più rilevante (+1,6%), seguita dai beni di consumo e dai beni intermedi (rispettivamente +0,9% e +0,3%). Nel trimestre settembre-novembre, la componente dei beni strumentali ha comunque evidenziato una contrazione (-0,2%) meno marcata rispetto a quella dei beni intermedi (-0,7%), mentre i beni di consumo sono risultati in crescita anche su base trimestrale (+0,3%). Nello stesso periodo, l'indice generale ha mostrato una contrazione congiunturale (-0,4%).



A ottobre l'indice dei volumi del fatturato dei servizi ha registrato il secondo aumento congiunturale consecutivo (+1,3%); l'incremento è stato diffuso tra tutti i settori e risulta di entità maggiore per il commercio all'ingrosso, commercio e riparazione di autoveicoli e motocicli e per i servizi di informazione e comunicazione (rispettivamente +2,8% e +1,9%). Tuttavia, nella media del trimestre agosto-ottobre, l'indice è risultato in calo di -0,6% rispetto ai tre mesi precedenti.

Nel periodo luglio-settembre, in media, gli investimenti fissi lordi delle società non finanziarie hanno subito un ulteriore calo rispetto al trimestre precedente (-1,1%), di entità leggermente maggiore rispetto a quello dei tre mesi precedenti (-0,9%). Di conseguenza, il tasso di investimento è diminuito per la seconda volta consecutiva (-0,4 punti percentuali), attestandosi al 21,7%. Nello stesso periodo, la quota di profitto ha registrato un'ulteriore flessione, sebbene meno marcata rispetto alle precedenti, scendendo al 42,4% (-0,3 punti percentuali rispetto al trimestre precedente) e proseguendo il rallentamento iniziato nel secondo trimestre del 2023.

Il clima di fiducia delle imprese è tornato a crescere a dicembre dopo due mesi consecutivi di calo, trainato dal comparto dei servizi di mercato. In particolare, si è registrato un miglioramento delle opinioni degli imprenditori nei settori dell'informazione e comunicazione, dei servizi alle imprese e di altri servizi.

A dicembre peggiora la fiducia dei consumatori per il terzo mese consecutivo. La dinamica negativa dell'indice riflette un deterioramento delle attese sia sulla situazione economica generale sia su quella personale; in peggioramento anche le opinioni sul bilancio familiare e quelle sull'opportunità di risparmiare nella fase attuale.

Secondo i dati preliminari, a dicembre, l'indice generale dei prezzi al consumo per l'intera collettività (NIC) ha registrato una variazione congiunturale pari a 0,1%

(-0,1% in novembre) mentre il dato tendenziale è stato pari a 1,3%, invariato rispetto al mese precedente.

Dopo l'aumento registrato nei primi otto mesi dell'anno (+1,4% in agosto rispetto a dicembre 2023), nella rimanente parte del 2024 l'indice generale risulta essersi sostanzialmente stabilizzato su livelli leggermente inferiori (-0,2% in dicembre rispetto ad agosto). Tale dinamica è stata guidata, nello stesso periodo, dalla riduzione dei prezzi dei servizi (-0,9%) e della ripresa della discesa dei prezzi dei beni energetici (-0,7%) che hanno compensato l'accelerazione degli alimentari (+1,8%), in particolare di quelli non lavorati (+4,8%).

In media d'anno, nel 2024 il tasso di inflazione risulta pari all'1,0%, in netto calo rispetto all'anno precedente (+5,7%), per effetto di una minore crescita dei prezzi dei servizi (+2,8% rispetto al +4,2% nel 2023) e di una riduzione di quelli dei beni (-0,5% rispetto al +6,4% nel 2023). Quest'ultima riflette il marcato calo dei listini dei beni energetici (-10,1%; +1,2% nel 2023), solo in parte compensato dagli aumenti dei beni alimentari (+2,3%, +9,8% nel 2023) e dei tabacchi (+3,4%; +2% nel 2023), in presenza di una sostanziale stabilità dei prezzi degli altri beni (+0,6%; +4,2% nel 2023).

L'inflazione di fondo ("core inflation", ottenuta escludendo dall'indice generale i beni alimentari freschi e gli energetici) si è stabilizzata da giugno poco sotto il 2,0% (+1,9% a novembre e +1,8% a dicembre). Nella media del 2024, l'inflazione "core" è stata pari al 2,0% (+5,1% nel 2023).

Il prezzo del carrello della spesa si riduce a dicembre dopo quattro mesi di rialzi. L'inflazione relativa al "carrello della spesa" (che comprende i prezzi dei beni alimentari e per la cura della casa e della persona), dopo la graduale decelerazione registrata fino ad agosto (da +5,1% a gennaio fino a +0,6% ad agosto), è risultata in progressiva accelerazione nei tre mesi successivi (da +1% in settembre a +2,3% in



novembre), per poi evidenziare a dicembre, secondo i dati provvisori, un nuovo rallentamento (+1,9%).

L'inflazione media del "carrello della spesa" per il 2024 è stata pari a 2,1% (da +9,5% nel 2023). L'inflazione in Italia rimane inferiore rispetto all'area euro. L'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA) in dicembre è cresciuto in termini tendenziali dell'1,4%, un ritmo significativamente inferiore rispetto a quello registrato nell'area euro (+2,4%) e in tutti i principali paesi (+2,8% in Germania e Spagna, +1,8% in Francia). Nella media del 2024, l'inflazione armonizzata risulta pari a 1,1% in Italia, contro il 2,4% nell'area euro (+2,5% in Germania, 2,9% in Spagna e 2,3% in Francia).

I prezzi alla produzione dell'industria proseguono la tendenza alla crescita avviata nel maggio scorso, registrando a novembre un incremento del 1,2% su base congiunturale (+0,7% a ottobre). La dinamica tendenziale, risentendo degli ampi aumenti registrati nei corrispondenti mesi dell'anno precedente, risulta invece negativa (-0,5% in novembre; -2,8% in ottobre) a riflesso degli andamenti dei prezzi alla produzione nel settore dell'energia, a fronte di una sostanziale stabilità per il comparto non energetico.

I prezzi per la realizzazione di strade e ferrovie invece, stazionari su base congiunturale, diminuiscono in termini tendenziali (-1,2%; -1,8% di ottobre).

Si segnala l'intenzione per le imprese di rialzare i prezzi. Tra le imprese, a dicembre, la quota di quelle che intendono mantenere stabili i propri listini nei prossimi tre mesi, seppure rimanga largamente prevalente, si riduce sia nel comparto delle costruzioni (dal 92,1% al 90,5%), sia in quello manifatturiero (da 85,1% a 82,7%) e dei servizi (dal 86,7% al 83,7%); in questi ultimi due comparti aumenta la quota di imprese che prevedono un aumento (dal 9,4% al 12,2% nella manifattura; dal 9% al 11,8% nei servizi).

Come ultimo dato macroeconomico si rileva che le politiche di sviluppo dei paesi avanzati e di quelli in transizione e in via di sviluppo si stanno progressivamente riorientando verso obiettivi di crescita economica non solo “*sostenuta e resiliente*” ma anche “sostenibile ed equa”.

Questo paradigma è stato efficacemente incorporato nell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, un ambizioso programma d'azione adottato nel 2015 da tutti gli Stati membri delle Nazioni Unite, che si articola in 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs). L'Unione europea (Ue) è stata tra i principali attori in questo processo di cambiamento, rivestendo un ruolo importante nella definizione e nell'adozione dell'Agenda 2030. Dal 2015, infatti, la Commissione europea è stata particolarmente attiva nel promuovere politiche per gli Stati membri che mirino anche al raggiungimento dei 17 obiettivi. Naturalmente, la velocità di recepimento e l'efficacia delle politiche per lo sviluppo sostenibile a livello nazionale potrebbe essere stata eterogenea.

### **Analisi dati societari**

Nel corso dell'esercizio 2024 la Società è stata impegnata in importanti attività che consentono di raggiungere gli obiettivi prefissati per il miglioramento della gestione futura degli asset amministrati. Le tensioni geopolitiche e i nuovi scenari internazionali potrebbero produrre effetti sull'economia reale tali da richiedere una più elevata attenzione circa le dinamiche di spesa.

La principale e diretta conseguenza scaturente dai conflitti in atto riguarda l'aumento dei costi dell'energia e la volatilità degli stessi. Si sono inoltre verificati e potrebbero continuare ad esserci, incrementi nei costi delle materie prime e ritardi nella consegna dei materiali, tali da incidere sulla programmazione degli interventi previsti sia negli



interventi di riqualificazione ed efficientamento degli impianti, che potrebbero comportare la necessità di integrare in corso d'anno, il *budget* degli investimenti, in termini di maggiori costi e riprogrammazione temporale. In questa situazione di incertezza, l'organo di governo dovrà porre particolare attenzione l'evoluzione degli avvenimenti.

Il Budget 2025 è stato elaborato in relazione ai singoli PEF vigenti attualizzando le voci in relazione alla programmazione delle esigenze aziendali in termini di recupero degli interventi non completati nel corso del 2024 nonché in relazione agli improcrastinabili interventi di sicurezza necessitanti e derivanti dal nuovo quadro normativo su tutti gli asset societari.

*Attività programmata nel 2025 con interventi che si intende effettuare*

*Nel 2025 è programmata l'immissione in servizio di 5 treni sui quali è previsto l'inserimento della cassa centrale: di questi, 4 sono treni sono destinati alla circolazione in Regione Puglia, 1 in Regione Basilicata.*

*Si darà corso al rinnovo dell'officina ferroviaria di Potenza, prestando la massima attenzione alla riduzione dei consumi e all'efficientamento energetico.*

*Non va dimenticato che l'Azienda è beneficiaria di specifici finanziamenti per la realizzazione di opere infrastrutturali ed il rinnovo del parco rotabile che se, per un verso, ne stanno progressivamente cambiando in maniera radicale l'immagine in virtù della dotazione di impianti e mezzi del tutto adeguati alle necessità correnti, di acclarata funzionalità ed efficienza. Tali interventi comportano notevoli impegni delle strutture per il rispetto delle scadenze relative al PNRR.*

*Nello specifico, in Regione Puglia:*

Tabella 1 Regione Puglia. Interventi finanziati in fase di completamento

FONDI	DESCRIZIONE INVESTIMENTO	IMPORTO FINANZIAMENTO
Fondi Europei PO FESR 2007-2013	Attrezzaggio n. 11 automotrici con Train Stop	€ 4.933.268,25
Fondi Europei PO FESR 2007-2013	Completamento della ferrovia locale Bari - Bitritto	€ 31.449.301,33
Fondi Europei PO FESR 2007-2013	Interramento linea ferroviaria FAL nell'aggregato urbano della città di Modugno	€ 16.893.792,59
FSC 2007-2013	Lotto II: Raddoppio ferroviario Modugno - Palo	€ 10.499.263,27
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	€ 18.477.160,54
PO FESR 2014-2020	Raddoppio selettivo della stazione di Mellitto	€ 5.300.000,00
PO FESR 2014-2020	Fornitura 3 automotrici a 3 casse	€ 17.559.000,00
FSC 2014-2020	Fornitura 2 automotrici a 3 casse	€ 11.526.000,00
FSC 2014-2020	Fornitura 2 automotrici a 3 casse (nuovo)	€ 12.170.400,00
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
PNC	Linea Bari - Matera: rinnovo armamento tratta Bari Centrale - Bari Scalo dalla progr. Km 0+000 alla progr. km 1+809	€1.020.000,00
PNC	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
PNC	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
Comma 95 Art 1 L 145/2018 (+ DM 182/2020)	Int. 3 - RINNOVO ARMAMENTO TRATTA BARI CENTRALE – BARI SCALO PROGR. KM 0+000 ÷ 1+809 (linea Bari – Matera)	€ 1.020.000,00
Comma 95 Art 1 L 145/2018 (+ DM 182/2020)	Int. 7 - RINNOVO PIANO DEL FERRO – STAZIONE DI GRAVINA PROGR. KM 11+710 (linea Altamura – Avigliano Lucania)	€ 1.350.000,00
Comma 95 Art 1 L 145/2018 (+ DM 182/2020)	Int. 8 - RINNOVO PIANO DEL FERRO – STAZIONE DI MARINELLA PROGR. KM 60+422 (linea Bari – Matera)	€ 1.290.000,00
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	€ 17.081.346,75
Fondi Nazionali (ADP) + FSC	Adeguamento funzionale deposito Serra Rifusa - Interventi sull'area metropolitana di Matera	€ 3.722.854,48
Fondi Nazionali (ADP)	Acquisizione di n. 1 nuovo treno a due casse a scartamento ridotto	€ 4.275.353,50
Fondi Nazionali (ADP)	Adeguamento delle gallerie ferroviarie alle previsioni di cui al D.M. del 28.10.2005	€ 1.100.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Interventi sull'area metropolitana di Matera	€ 2.703.231,71
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	€ 4.140.000,00
Fondi Nazionali (ADP)	Potenziamento e velocizzazione della tratta Cancellara - Oppido	€ 1.225.836,08
Fondi Nazionali (ADP)	Potenziamento e velocizzazione della tratta San Nicola - Avigliano Lucania	€ 4.719.670,72
Fondi Nazionali (ADP)	BCA Avigliano Lucania - Avigliano Città	€ 158.449,00
Fondi Nazionali (ADP)	Interventi di modifica ACEI sulla linea Avigliano Lucania - Potenza	€ 152.938,00
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- 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 3 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
PAC 2007-2013 ex PO FESR 2007-2013	Implementazione opere idriche a Potenza tra viale dell'Unicef e via Roma	€ 350.000,00
PON PAC 2014-2020 Asse C "Accessibilità Turistica", linea azione 3	Interventi infrastrutturali per implementazione servizio a batteria: 1) posto periferico ACC e rinnovo pdf Villa Longo +Serra Rifusa € 5.500.000,00; 2) posto periferico ACC e rinnovo pdf Matera Sud € 4.500.000; 3) 7 stazioni di ricarica, allacciamento alla rete elettrica e attrezzaggio officina Serra Rifusa.	€ 19.100.000,00
PON PAC 2014-2020 Asse C "Accessibilità Turistica", linea azione 2	Fornitura di 2 automotrici a due casse alimentate a batteria	€ 17.850.000,00



Va evidenziato, inoltre, che nel 2025 interverrà un ulteriore aumento del costo del personale, riveniente dall'adozione del prestabilito modello Organizzativo, dovuto, tra altro, all'immissione di figure tecniche in amministrazione in particolare nel settore infrastruttura ed alla creazione di nuovo ufficio denominato "*Gestione Autorizzazioni*" finalizzato all'espletamento delle incombenze legate agli investimenti ed in particolare al PNRR.

Sarà sempre tenuto in debita considerazione l'attività di formazione e sarà prestata massima attenzione alla sicurezza per il pedissequo rispetto dei contenuti di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

L'obiettivo per il 2025 è quello di riportare i dati di consuntivati in linea con quanto contrattualizzato e pianificato nei PEF delle singole Regioni.

Peraltro, i rapporti contrattuali ormai definiti a medio termine con la regione Puglia per quanto attiene al trasporto ferro, al trasporto bus ed all'infrastruttura permettono una programmazione mirata che potrà incidere in maniera ottimale sul servizio per quanto riferito all'efficientamento del servizio, alla riorganizzazione del personale e conseguentemente alla cristallizzazione degli introiti.

## **PREVISIONI RICAVI DA TRAFFICO ANNO 2025**

### **Quadro Generale.**

Viene previsto il consolidamento degli introiti con un lieve aumento degli stessi

Al 31 dicembre 2024 si registra una lieve contrazione dei ricavi da traffico principalmente imputabile a minori entrate per il servizio su gomma della Regione Puglia.

Il Rapporto annuale dell'Associazione per lo sviluppo dell'industria nel mezzogiorno evidenzia le criticità infrastrutturali italiane, con sottodotazione al Sud e saturazione al Nord.

Nel citato rapporto si analizza, altresì il problema relativo agli impegni sul cambiamento climatico che è un fenomeno sempre più evidente che riguarda tutti.

Le emissioni di gas serra derivanti dalle attività umane, principalmente dall'utilizzo di combustibili fossili, produzione industriale e attività agricole, stanno causando un rapido cambiamento del nostro clima. Queste attività rilasciano enormi quantità di gas serra nella nostra atmosfera, contribuendo al riscaldamento globale.

Le istituzioni si sono impegnate per ridurre rapidamente le emissioni di gas a effetto serra e adattarsi ai cambiamenti climatici. Negli ultimi decenni, l'Ue ha adottato misure risolutive contro i cambiamenti climatici, che hanno contribuito a determinare un calo delle emissioni di oltre il 31% nel 2022 rispetto ai livelli del 1990. Attualmente, l'Ue ha fissato l'obiettivo di neutralità carbonica (abbattimento o compensazione del 100% delle emissioni di CO<sub>2</sub>) entro il 2050, e ha indicato come target intermedio, al 2030, la riduzione del 55% delle emissioni rispetto ai livelli del 1990 (direttiva Fit-for-55).

Il trasporto stradale è responsabile del 91,5% delle emissioni dei trasporti (circa 100 Mt CO<sub>2</sub> eq.), in virtù della composizione del parco veicolare stradale, che, oltre ad aver

registrato negli anni una notevole espansione, è tuttora caratterizzato da veicoli ad alimentazione tradizionale, soprattutto benzina e gasolio, con un progressivo aumento di questi ultimi. Seguono ad ampia distanza navigazione (5,3%) e aviazione (2,3%). Infine, il peso delle emissioni ferroviarie sul totale delle emissioni nei trasporti è pari appena allo 0,04%.

In relazione al trasporto su strada per il 2030 si stima una diminuzione del 24% rispetto al 2019 dovuta essenzialmente alla penetrazione elettrica per le autovetture, motocicli ed autobus.

Come in precedenza esaminato rilevato, le emissioni di gas climalteranti del sistema ferroviario sono marginali rispetto agli altri sistemi di trasporto. Tuttavia, il sistema ferroviario può offrire il suo contributo alla decarbonizzazione, abbattendole proprie emissioni in misura apprezzabile, approvvigionandosi da energie rinnovabili e procedendo nella elettrificazione delle linee a trazione diesel. Le proiezioni relative a queste due linee di azione indicano una riduzione pari al 55% nell'orizzonte 2030.

In ogni caso, in ragione della struttura delle emissioni, è prioritario aggredire il segmento dovuto ai veicoli stradali, accelerando il rinnovo del parco circolante e la transizione verso l'elettrico e i carburanti rinnovabili. Dal 2035, in Italia e in Europa, non si potranno più immatricolare auto con motori a combustione, a meno di bruschi cambiamenti dello scenario normativo. Questa tipologia di veicoli - gli unici disponibili fino a pochi anni fa - costituisce nel 2023 il 91,4% del mercato e circa il 94,1% del parco circolante italiano.

Alla luce di quanto rappresentato la portata della sfida è imponente, poiché implica una trasformazione profonda di un sistema che nel corso dei decenni - dal secondo dopoguerra ad oggi - ha garantito ai cittadini accesso alla mobilità, occupazione e un relativo benessere. Ciò richiede la creazione di nuove infrastrutture e il potenziamento



di quelle esistenti, così come lo sviluppo di nuove filiere produttive, indispensabili ad assicurare la sostenibilità sociale della transizione. Si tratta dunque di rivedere un modello di sviluppo. La mole di risorse necessarie a governare un mutamento strutturale così intenso è ingente, con evidenti impatti sotto il profilo economico.

Un contributo che è stato finora trascurato può derivare dallo shift modale, ossia il passaggio a modalità di trasporto più efficienti (dal trasporto privato al trasporto pubblico) e meno emissive (dalla strada alla ferrovia).

Il vantaggio competitivo della mobilità su ferrovia elettrificata rispetto alla mobilità su strada alimentata da

combustibili fossili si può misurare in termini di risparmi emissivi (Fig. 2). Un viaggiatore in auto produce CO<sub>2</sub> in quantità di 2,6 volte maggiore rispetto ad un viaggiatore in treno, un viaggiatore in aereo produce CO<sub>2</sub> in quantità di 4,7 volte maggiore rispetto ad un viaggiatore in treno e una tonnellata trasportata su gomma produce CO<sub>2</sub> in quantità 4 volte superiore rispetto al trasporto su ferro.

Anche nella prospettiva di una massiccia elettrificazione dei trasporti su gomma, che comporta peraltro notevoli difficoltà di implementazione, occorre porre in atto tutte quelle misure che possono trasferire quote di mobilità dal trasporto privato su strada al trasporto pubblico su ferrovia, considerando che il trasporto ferroviario, già in gran parte elettrificato (73% della rete), assicura emissioni contenute e controllate.

Lo sviluppo dei sistemi di mobilità collettiva e, in particolare, del trasporto con autobus, rappresenta una componente imprescindibile per il raggiungimento di una mobilità realmente sostenibile ed una leva fondamentale per la ripresa e lo sviluppo economico del Paese.

## **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 calmierarlo, 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 2025 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 2025 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 saranno effettuati interventi sia di natura strutturale con l'acquisto di nuovi bus e 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.

## **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.

Nell'ambito di tali interventi va inserito l'ampliamento dell'attuale struttura di officina resosi necessario per adeguarlo all'incremento della flotta ed alla trasformazione dei veicoli da due a tre casse attualmente in fase di completamento.

## **La gomma**

### **Regione Puglia**

## **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.

Allo stesso tempo, al fine di contrastare l'evasione sui titoli di viaggio, FAL ha previsto una serie di investimenti atti e mirati a limitare il fenomeno, nello specifico si proseguirà con l'installazione dei tornelli per Autobus, già avviata nel 2024, che andrà ad interessare n.13 Autobus complessivi della flotta Pugliese.

L'ulteriore investimento, consisterà nell'installazione di nuove validatrici/emettitrici di titoli di Viaggio a bordo dei mezzi che in accoppiata al nuovo sistema di bigliettazione garantiranno un forte contributo al fenomeno dell'evasione, ed innalzeranno la qualità dei servizi offerti, permettendo agli utenti di acquistare i biglietti di corsa semplice direttamente a bordo dei Bus.

Inoltre, è stato previsto l'acquisto di un software turni che avrà l'obiettivo di snellire le procedure di verifica mensile delle competenze e ridurre drasticamente gli errori sulla turnazione indotti dalla gestione manuale.

## **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 darà 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. Come nel caso precedente una parte della flotta verrà allestita con tornelli per Autobus, ed interesserà n. 18 mezzi complessivi.

Per quanto concerne l'installazione delle nuove emettitrici/validatrici, si procederà con l'attrezzaggio di tutta la flotta, con le medesime finalità ed obiettivi già descritti per la Regione Puglia.

Anche per la Regione Basilicata è stato previsto l'acquisto del medesimo software turni, in analogia con quanto già descritto per la Regione Puglia.



## CONTRATTO DI SERVIZIO

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

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

<b>Puglia</b>	<b>bus/km</b>	<b>1.575.610</b>
---------------	---------------	------------------

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

<b>Basilicata</b>	<b>bus/km</b>	<b>2.110.000</b>
-------------------	---------------	------------------

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

Regione Puglia	€	26.786.979
----------------	---	------------

Regione Basilicata	€	28.137.234
--------------------	---	------------

REGIONE PUGLIA		
Infrastruttura / Manutenzione		
Impianti	€	8.525.854
Trasporto Ferro	"	11.393.000
Trasporto Bus	"	6.868.125
	€	26.786.979

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

Per la Regione Basilicata:

REGIONE BASILICATA		
Infrastruttura / Manutenzione		
Impianti	€	9.735.000
Trasporto Ferro	"	9.773.000
Trasporto Bus	"	8.629.234
	€	28.137.234

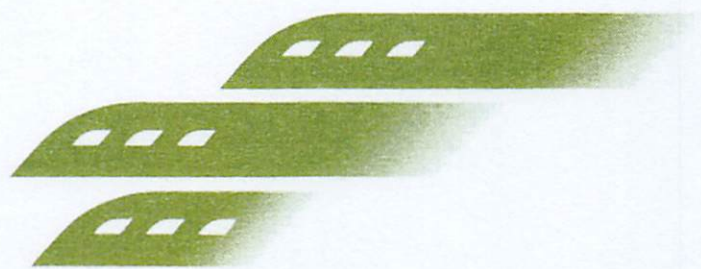
## **ALTRI RICAVI**

Gli altri ricavi, che ammontano complessivamente a € 5.149.171, 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 (€ 800.000), al rimborso dell'indennità di malattia ed infortunio da parte del Ministero del Lavoro (€ 183.884). 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 2025 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.



Ferrovie Appulo Lucane

## **COSTI**



## **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.

Per il 2025 non è prudente ipotizzare un andamento positivo del mercato che, presumibilmente, continuerà ad essere influenzato dai sopra citati conflitti internazionali.

I processi inflattivi e l'aumento generalizzato dei prezzi sia dell'energia e dei carburanti che delle materie prime, dei beni di consumo e di quelli di prima necessità potranno determinare un appesantimento della spesa corrente.

L'elaborazione cui si è dato corso ha tenuto in debito conto de sopra richiamati aspetti, prevedendo una decisa ed incisiva azione analisi dei costi nel rispetto del vincolo legato alla regolarità ed alla sicurezza in ogni ambito di attività esercita.

E' auspicabile che il *cash-flou* continui ad attestarsi sul livelli rassicuranti grazie al beneficio derivante dal progressivo rientro del credito con la Regione Basilicata in modo da operare con prontezza e linearità nelle fasi amministrative ordinarie.



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

L'Azienda nel 2025, 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.

I costi del personale per il Budget 2025 per Servizio/Regione sono i seguenti:

Costi*	Budget 2025	
	Puglia	Basilicata
<i>Ferro</i>	5360	5648 <i>(comprensivo di costi sostitutivi bus)</i>
<i>Infrastruttura</i>	4437	4659
<i>Autoservizi</i>	4327	5569
<i>totale per Regione</i>	14124	15876
<i>Totale</i>	30000	

*\*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.

Al 31/12/2024 la consistenza del personale è di 573 unità. Considerando una previsione di uscita di 15 unità per quiescenza, ed una previsione di 22 unità in ingresso, la consistenza prevista al 31/12/2025 sarà di 580 unità.

	Consistenza 31/12/2024 per residenza di servizio	<i>Uscite Previste</i>	Ingressi Previsti	Consistenza 31/12/2025
<b>FAL</b>	<b>573</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>580</b>
<i>Corporate</i>	67	2	10	75
<i>Ferroviario Puglia</i>	102	2	3	103
<i>Ferroviario Basilicata</i>	72	1	3	74
<i>Infrastruttura Puglia</i>	80		2	82
<i>Infrastruttura Basilicata</i>	69	2	2	69
<i>Autoservizi Puglia</i>	74	5		69
<i>Autoservizi Basilicata</i>	109	3	2	108

In contrapposizione all'aumento dei costi del personale per incremento delle unità si prevede un'ulteriore contrazione delle risorse destinate alle trasferte e allo straordinario nella misura del 10%

Costi*	STRAORDINARIO	TRASFERTE
2024	603	802
Budget 2025	543	722

*\*Valori espressi in migliaia di euro*



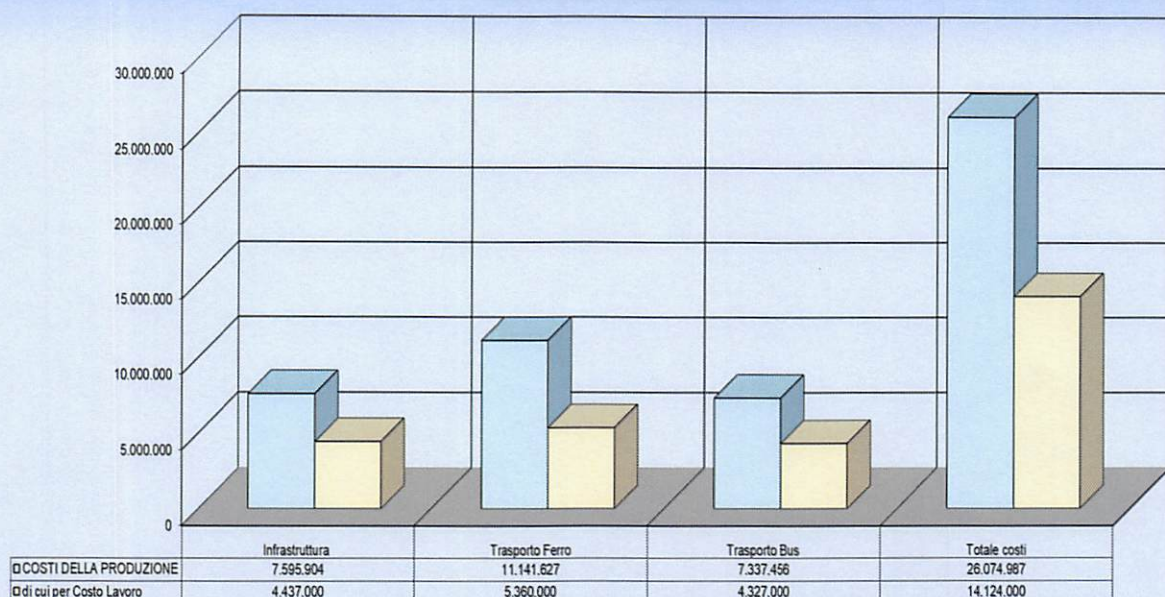
## COSTI DELLA PRODUZIONE

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

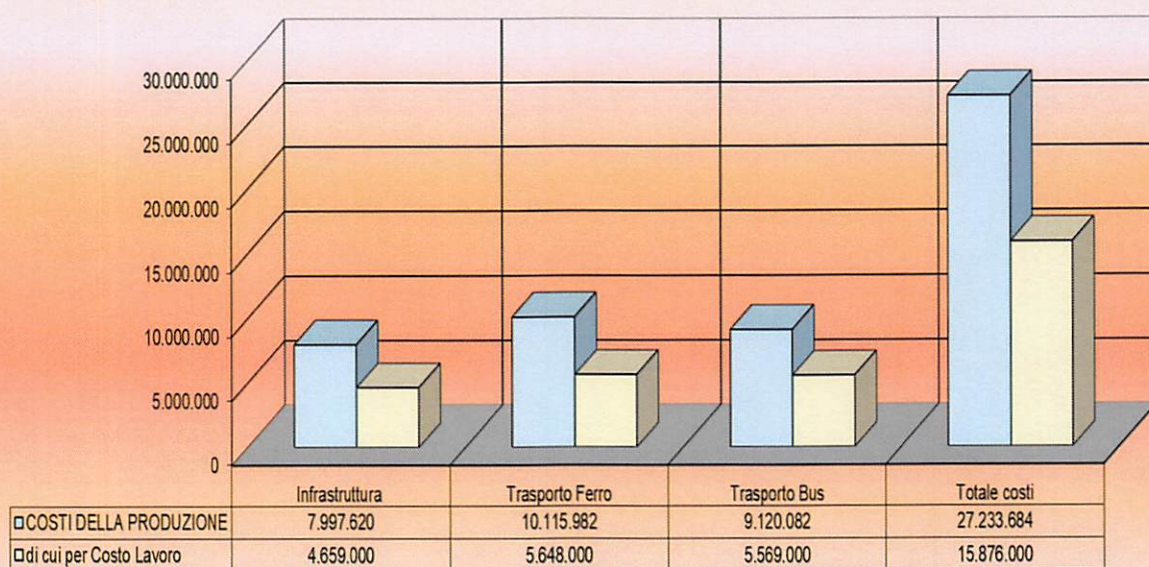
	Regione Puglia			Regione Basilicata		
			di cui € per costo lavoro			di cui € per costo lavoro
Infrastruttura	“	7.595.904	4.437.000	“	7.997.620	4.659.000
Trasporto Ferro	“	11.141.627	“ 5.360.000	“	10.115.982	“ 5.648.000
Trasporto Bus	“	7.337.456	“ 4.327.000	“	9.120.082	“ 5.569.000
Totale costi	€	26.074.987	“ 14.124.000	€	27.233.684	“ 15.876.000



### ESERCIZIO REGIONE PUGLIA



### ESERCIZIO REGIONE BASILICATA





Previsione Costi operativi in conto esercizio 2025	
<b>Materiali in conto esercizio</b>	1.703.090
<b>Carburanti per trazione</b>	5.800.000
<b>Pulizie</b>	1.900.000
<b>Manutenzioni</b>	7.541.000
<b>Utenze</b>	1.188.110
<b>Costi Generali</b>	5.176.471
<b>Totale Costi</b>	<b>23.308.670</b>

#### COSTI OPERATIVI IN C / ESERCIZIO

La previsione relativa ai costi operativi in c/esercizio (€. 23.308.670) 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 ( €. 1.703.090, di cui € 909.600 per Regione Puglia e € 793.490 per Regione Basilicata), consumi energetici per trazione (€. 5.800.000 di cui € 2.909.565 per la Regione Puglia e € 2.890.435 per la Regione Basilicata), manutenzioni (€. 7.541.000 di cui, € 4.374.996 per la Regione Puglia e € 3.166.004 per la Regione Basilicata). Attraverso le verifiche trimestrali sarà monitorata l'aderenza dei livelli di spesa intervenuti con le risorse assegnate.